



Dansk hastighedspolitik - fire case-studier om konsensus og viden i politiske beslutningsprocesser

Sørensen, Claus Hedegaard; Larsen, Lotte

Publication date:
2013

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Sørensen, C. H., & Larsen, L. (2013). *Dansk hastighedspolitik - fire case-studier om konsensus og viden i politiske beslutningsprocesser*. DTU Transport. DTU Transport. Notat No. 11

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Dansk hastighedspolitik

- fire case-studier om konsensus og viden i politiske beslutningsprocesser



Claus Hedegaard Sørensen
Lotte Larsen

Juni 2013

Dansk hastighedspolitik

– fire case-studier om konsensus og viden i politiske beslutningsprocesser

Notat 11

2013

Af

Claus Hedegaard Sørensen

Lotte Larsen

Copyright: Hel eller delvis gengivelse af denne publikation er tilladt med kildeangivelse

Forsidefoto: DTU Transport

Udgivet af: Institut for Transport, Bygningstorvet 116B, 2800 Kgs. Lyngby

Rekvireres: www.transport.dtu.dk

ISSN: 1601-9466 (elektronisk udgave)

ISBN: 978-87-7327-250- (elektronisk udgave)

Indholdsfortegnelse

1	Fokus og formål	1
2	Teori og metode	3
2.1	Analysestrategi	3
2.2	Anvendte begreber	3
2.3	Valg af cases	8
2.4	Empiri	9
3	Case om 130 km/t generel hastighedsgrænse på motorvejene	13
3.1	Forløb	13
3.2	Analyse	20
4	Case om klippekort	27
4.1	Forløb	27
4.2	Analyse	31
5	Case om automatisk trafikkontrol	37
5.1	Forløb	37
5.2	Analyse	43
6	Case om vanvidskørsel	49
6.1	Forløb	49
6.2	Analyse	52
7	Diskussion	55
7.1	Værdier i hastighedspolitikken	55
7.2	Konsensus i hastighedspolitikken	58
7.3	Videnroller i hastighedspolitikken	60
7.4	Konsensus og videnroller – er der en sammenhæng?	65
8	Konklusioner	70
	Kilder	74

1 Fokus og formål

Hastighed og trafiksikkerhed

Hastighed er et vigtigt aspekt af trafiksikkerheden (Elvik, 2009) og påkalder sig stor politisk interesse. Hastigheden på vejene beskrives da også ofte som den væsentligste udfordring for at forbedre trafiksikkerheden. Det gælder både internationalt (fx EU Kommissionen, 2003: 8) og i Danmark (fx Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 18). Det er på vejene, at langt de fleste trafikulykker forekommer, og vi har derfor fokus på *motorkøretøjers* hastighed på *vejene*.

Hastighedspolitik

Vejtrafikkens hastighed har stor politisk bevågenhed, og gøres ofte til genstand for politiske vurderinger og beslutninger. Man kan derfor tale om, at der findes hastighedspolitik.

Ved "politik" forstår vi her offentlig politik defineret som positioner og dermed forbundne beslutninger, som (ind)tages af en politisk aktør. Dertil kommer de tilknyttede processer, hvor positionerne indgår og beslutningerne tages (Hogwood & Gunn, 1990). "Hastighedspolitik" er dermed positioner, processer og beslutninger, som vedrører hastighed. Vi har afgrænset analysen til nationale politiske aktører i Danmark. Dansk hastighedspolitik findes ikke belyst videnskabeligt, og hastighedspolitik i andre lande er heller ikke i litteraturen belyst systematisk og sammenhængende, omend der findes flere enkeltstående case-studier (fx Andersson & Vedung, 2007 og 2010; Forward et al., 2008; Frey, 2010; Svensson et al., 2010; Sørensen & Assum, 2005).

Hastighedspolitik fremstår dog ikke direkte som et selvstændigt politisk felt (Andersen, 1995: 41; Lynggaard, 2007: 293). Det må betragtes som et politisk felt, som hviler på og er en del af trafiksikkerhedspolitikken, retspolitikken, trafikpolitikken, finanspolitikken og miljøpolitikken. Dette vil fremgå af analyserne efterfølgende.

Det er imidlertid intentionen med rapporten at vise, at et fokus på hastigheden som genstand for en særlig politik kan bidrage til at afdække vigtige aspekter af, hvordan trafiksikkerheden påvirkes gennem politiske beslutningsprocesser. Denne intention følger en generel tendens i trafiksikkerhedsforskningen, hvor et traditionelt og vigtigt fokus på trafikantadfærd, uheldsrisiko, effekten af tiltag og prioriteringsværktøjer (Kolbenstvedt et al., 2007) suppleres med et politologisk perspektiv og et fokus på beslutningsprocesser, implementering, anvendelse af viden, organisering m.m. (bl.a. Andersson & Vedung 2007 og 2010; Bax, 2011; Bax et al., 2009; Forward et al., 2008; Frey, 2010; Olsen & Ravlum, 2006a og 2006b; Svensson et al., 2010; Sørensen & Assum, 2005).

Forskningsprojekt om hastighedspolitik

Dette notat er et delprodukt fra et projekt om dansk, national hastighedspolitik finansieret af TrygFonden. Fokus i projektet er på hastighedsgrænser, -kontrol og -sanktioner. De politiske aktører i fokus er politiske partier – og mere præcist – de folketingspolitikere, som beskæftiger sig med hastighedspolitik via ordførerskaber m.m. Kun i mindre omfang berøres også embedsværkets, mediers og interesseorganisationers ageren, selvom de naturligvis også spiller vigtige roller i dannelsen af hastighedspolitikken.

Foruden dette notat er i regi af projektet gennemført en analyse af vejhastighedens politiske historie (Siren et al., 2012a og 2012b) samt en interviewanalyse med danske folketingspolitikere (Sørensen & Siren, 2012).

Forskningsspørgsmål

Vi vil besvare to spørgsmål:

Det første spørgsmål er hvorvidt der hersker konsensus blandt de politiske partier om forskellige aspekter af dansk hastighedspolitik. Hastighedspolitikken tilknytning til et alment udbredt ønske om bedre trafiksikkerhed kunne på den ene side indikere, at hastighedspolitik var et område præget af konsensus (Hoppe, 2002: 309; Irwin, 1985: 104). Omvendt kunne uenigheder på området tænkes at dominere, fordi restriktioner på individens adfærd varierer stærkt mellem de forskellige politiske ideologier.

Det andet spørgsmål er hvilken rolle viden om sammenhængen mellem hastighed og trafiksikkerhed spiller i nationale politiske processer om hastighedspolitik. Spørgsmålet om videns rolle i politiske beslutninger er særligt interessant i en tid, hvor såkaldt evidensbaseret politik efterlyses. Et studie fra Storbritannien har for eksempel vist, at den rolle viden har, kan variere markant fra det ene politiske felt til det andet (Davies et al., 2004). Som et teknologisk præget felt kunne viden forventes at spille en relativt stor rolle i hastighedspolitikken, mens den ideologiske side af hastighedspolitikken, som blev nævnt ovenfor, kunne forventes at trække i modsat retning (Frey, 2010).

Notatets struktur

Efter denne korte introduktion følger en redegørelse for anvendt teori og metode i projektet (kapitel 2). Derefter indeholder notatet fire case-studier af konkrete politiske processer. Case-studierne handler om 130 km/t som generel hastighedsgrænse på motorvejene (kapitel 3); indførelse af ordning med klip i kørekortet (kapitel 4); automatisk trafikkontrol (kapitel 5) og øgede sanktioner mod vanvidskørsel (kapitel 6). Derefter indgår en analyse, hvor vi på tværs af case-studierne og med inspiration fra de tidligere produkter i regi af projektet søger at karakterisere dansk, national hastighedspolitik for så vidt angår konsensus og viden. Denne analyse indeholder også enkelte henvisninger til og sammenligninger med litteratur om hastighedspolitik i andre lande (kapitel 7). Endelig præsenteres notatets konklusion, hvor de to ovenfor rejste spørgsmål besvares (kapitel 8).

2 Teori og metode

2.1 Analysestrategi

Det centrale instrument til indsamling af empirisk viden om dansk hastighedspolitik er her fire case-studier af konkrete politiske processer. Case-studier tilbyder en metode til at afdække praksis. Ved at forfølge konkrete processer relativt dybt opnås en mere praksisnær viden med fokus på aktørernes faktiske handling (Flyvbjerg, 1991a) end den viden, som kan tilvejebringes i den historiske analyse og interviewanalysen, som også er gennemført i regi af projektet.

Den analytiske strategi, der er anvendt, er en vekselvirkning mellem teoretiske begreber og empiriske observationer. Dette betegnes også som abduktive (Halkier, 1993) eller eksplorativ integrative (Maaløe, 1996) analysestrategier, og er ofte anvendt netop indenfor case-studier af organisationer og processer. Det betyder, at de begreber om konsensus og viden, som skitseres nedenfor er blevet til i en sådan vekselvirkning, og er de blevet formet og ændret i dialog med observationer i case-studierne.

2.2 Anvendte begreber

De to forskningsspørgsmål præsenteret i kapitel 1 har fokus på konsensus og videns rolle. De to begreber vil her blive forklaret.

2.2.1. Konsensus

Begrebet om politisk konsensus kan nuanceres. Man kan skelne mellem konsensus om værdier på den ene side og konsensus om de konkrete virkemidler på den anden side (Butler, 1991; Hisschemöller & Hoppe, 2001; Hoppe, 2002; Turnhout, 2007), dvs. konsensus om hhv. hvorfor og hvordan beslutte og implementere politik (Fischer et al., 2010: 83).

Indenfor hastighedspolitikken kan værdier fx være høj trafiksikkerhed, god fremkommelighed, spare på økonomiske ressourcer, beskyttelse af miljø og klima, befolkningens retsfølelse, god retssikkerhed samt sikre personlig frihed og integritet. De konkrete virkemidler varierer. Foruden de typer af virkemidler, som her er i fokus, nemlig hastighedsgrænser, -kontrol og -sanktioner, kan virkemidler vedrøre vejudformning, -indretning og -teknik, såvel som kampagner, undervisning og køretøjsteknik (Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 18).

Med udgangspunkt i distinktionen mellem konsensus om hhv. værdier på den ene side og virkemidler på den anden, er der etableret en typologi med fire former for konsensus defineret ved graden af konsensus om hhv. værdier og virkemidler. De fire typer af konsensus er stærk konsensus, værdikonsensus, virkemiddelkonsensus og fravær af konsensus. Disse konsensusformer er her opstillet i et koordinatsystem, hvor kontinua ad såvel x- som y-aksen illustrerer, at mange mellemformer kan forekomme. Som det vil vise sig senere, er det i den øverste halvdel af figuren - i den grønne, stiplede firkant - at dansk hastighedspolitik og de konkrete cases kan lokaliseres.

Konsensus om
værdier



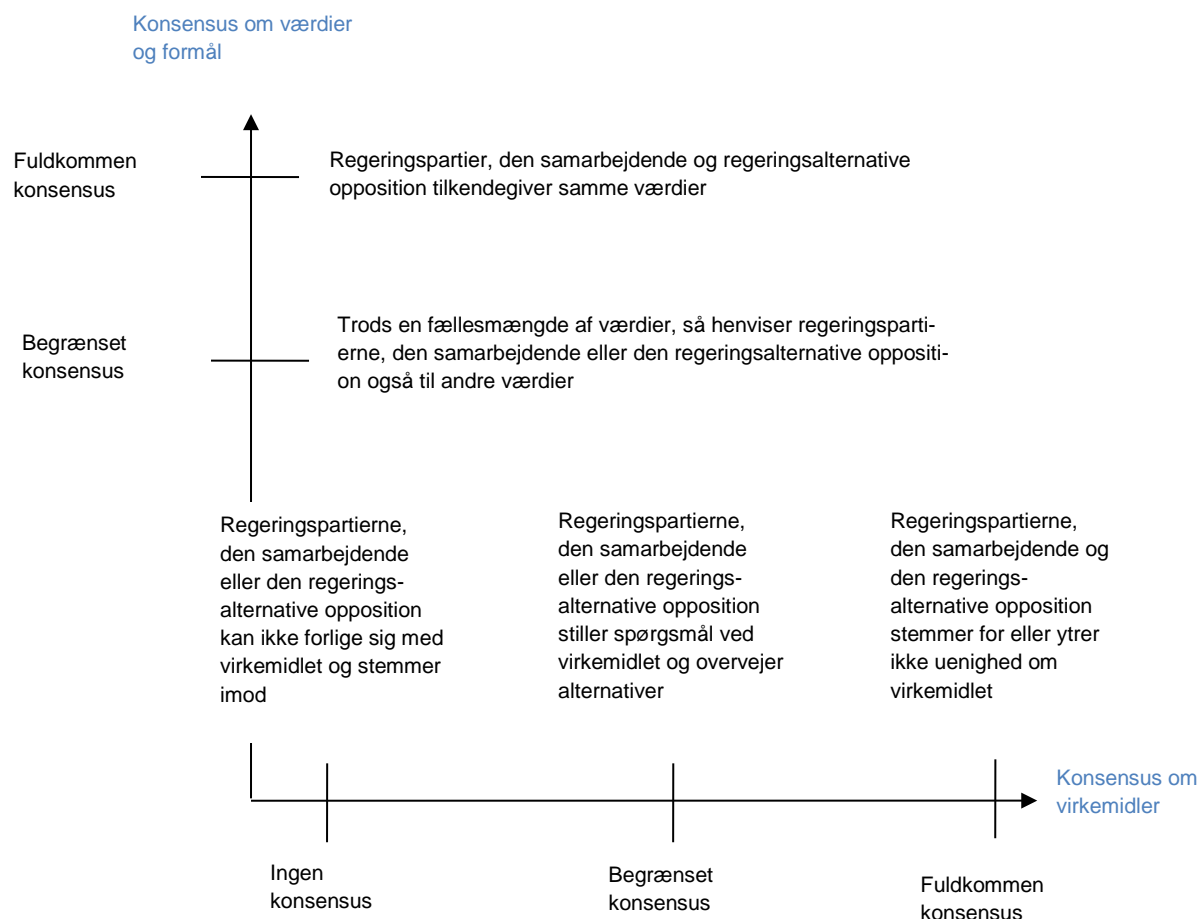
Figur 1. Typer af konsensus. Inspireret af Butler, 1991; Hisschemöller & Hoppe, 2001; Hoppe, 2002 og Turnhout, 2007.

Ved anvendelse af typologien i notatets analyser skelnes mellem regeringspartierne, og tre oppositionelle grupperinger: den ikke-regeringsalternative, samarbejdende opposition; den regeringsalternative opposition; og den perifere opposition (Wittrup, 1994). Bortset fra indledningen til to cases og en periode i slutningen af en tredje case, udspiller casene sig i en periode med Venstre-ledede regeringer, hvor grupperingerne som hovedregel udgøres af følgende: Venstre og Det Konservative Folkeparti (regeringspartier); Dansk Folkeparti (samarbejdende opposition); Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre (den regeringsalternative opposition); samt endelig Enhedslisten (den perifere opposition). SF's position kan i to af casene betragtes som regeringsalternativ opposition og i to andre cases som perifer opposition ¹.

Den skitserede typologi om konsensus operationaliseres i analyserne således, at fuldkommen konsensus om værdier vurderes at eksistere, når regeringspartierne, den samarbejdende og den regeringsalternative opposition tilkendegiver de samme værdier som grundlag for deres

¹ Også Ny Alliance/Liberal Alliance samt Kristelig Folkeparti/Kristendemokraterne er repræsenteret i Folketinget i flere perioder dækket af casene, men de markerer sig stort set ikke i de pågældende sager og indgår med ganske få undtagelser ikke i analyserne her. En repræsentant fra Liberal Alliance blev imidlertid interviewet til et andet notat i regi af projektet (Sørensen & Siren, 2012).

ageren. Omvendt hersker kun begrænset konsensus om værdier, når disse partier trods en fællesmængde også henviser til andre værdier. Ligeså hersker fuld konsensus om virkemidler, når de nævnte partier stemmer for og ikke ytrer uenighed om det pågældende virkemiddel, mens mere begrænset konsensus om virkemidler eksisterer, når de pågældende partier stiller spørgsmål ved virkemidlet og overvejer alternativer. Ingen konsensus om virkemidlet findes, når nogle af de nævnte partier slet ikke kan forlige sig med virkemidlet og stemmer imod. Den perifere opposition inddrages således ikke i karakteristikken.



Figur 2. Operationalisering af konsensus om hhv. værdier og virkemidler til brug i notatets analyser.

Der vil sjældent være politisk enighed blandt aktørerne om, hvilken karakter og grad af konsensus, der hersker. Nogle politikere vil se et område som præget af konsensus om både værdier og virkemidler og således præget af stærk konsensus, mens andre vil opleve mindre grad af konsensus. Hisschemöller & Hoppe antager at regeringspolitikere ønsker at definere politiske problemer som karakteriseret ved stor grad af konsensus (2001), fordi det gør problemet og det politiske felt mere håndterligt og indsnævrer løsningsmulighederne, og at regeringspolitikere således vil stræbe mod at politiske felter udvikler sig i retning af værdi- eller virkemiddelkonsensus og allerhelst stærk konsensus. Det må imidlertid understreges, at der ikke findes nogen automatik i en sådan udvikling mod større konsensus, og at den modsatte udvikling også kan forekomme (Hoppe, 2002: 310). I et andet notat fra dette projekt har vi netop vist, at hastighedspolitik er præget af konsensus frem til 1960'erne, hvorefter det bliver gjort til genstand

for konflikt mellem de politiske partier (Siren et al., 2012a). I nogle tilfælde kan oppositionspolitikere have interesse i, at et problem fremstår som præget af politisk uenighed for at udstille regeringens som handlingslammet og uden succes.

2.2.2. Viden

Ved "viden" forstår vi her "struktureret, omhyggelig overvejet information" (Bax, 2011: 21-22, egen oversættelse). Definitionen forudsætter, at viden er formel, i modsætning til tavs (tacit) og uformel viden. Vi interesserer os for sådan viden, som er forfattet af enten videnskabelige institutioner eller forvaltningsinstitutioner og nedfældet i skriftlige dokumenter. Den pågældende viden skal ydermere vedrøre forventede trafiksikkerhedsmæssige effekter på ulykker, dræbte eller tilskadekomne ved gennemførelse af virkemidler, og være produceret med henblik på anvendelse i en konkret beslutningsproces om det pågældende virkemiddel. Sådan viden burde have relativt stor sandsynlighed for at blive anvendt i de politiske processer, vi analyserer. Dels fordi der ofte er tale om kvantitativ information, hvilket skulle øge sandsynligheden for anvendelse (Gudmundsson & Sørensen, 2011), og dels fordi der er tale om faglig specifik viden, der er rekvireret til formålet (SWOV, 2009: 4).

Der findes naturligvis andre typer viden, som indgår i de pågældende beslutningsprocesser. Det gælder andre typer af viden forfattet af forskningsinstitutioner eller forvaltningsorganer om trafik, miljø, økonomi m.m., som tilgår både politikere i Folketinget og andre beslutningstagere; anden viden, som politikere indhenter fra deres politiske bagland, interesseorganisationer, høringspartier, etc.; og den tavse viden, som beslutningstagerne besidder (Ravlum & Sørensen, 2005: 53-55). Uanset karakteren og omfanget af den til rådighed værende viden, drejer politik sig altid om at træffe beslutninger under usikkerhed.

Her er fokus altså på den rolle, som formel viden forfattet af forskningsinstitutioner og forvaltningsorganer omhandlende trafiksikkerhedsmæssige effekter har i de studerede cases. Ved "videns rolle" mener vi, om den pågældende viden bruges, hvordan den bruges, og om den influerer de politiske beslutninger (Gudmundsson & Sørensen, 2011 og 2012). Der findes en righoldig litteratur om videnanvendelse (en oversigt findes bl.a. hos Shulha & Cousins, 1997) og indflydelse (bl.a. Rich, 1997). Også indenfor trafiksikkerhedspolitik findes studier af videns anvendelse og indflydelse (Bax, 2011; Bax et al., 2009; Frey, 2010; SWOV, 2009 – og indenfor luftfarten: Njå & Solberg, 2010). Men netop indenfor hastighedspolitikken er vi ikke specifikt stødt på studier heraf. Med begrebet om "roller" søger vi at fokusere på, hvad brug og indflydelse samlet betyder. Roller er en kombination af brug og indflydelse og trækker på den selvsamme litteratur (Gudmundsson & Sørensen, 2011 og 2012).

Viden kan ifølge litteraturen bruges på mange måder i en beslutningsproces, herunder til at afgøre saglige forhold, til at underbygge argumenter, til at rejse spørgsmål eller til at legitimere allerede truffene beslutninger, dvs. mere symbolsk. Den samme viden kan endda spille flere af disse roller. Vi vil her skelne mellem følgende mulige roller for viden indenfor dette felt:

- **Viden som instrument**, hvilket er det vi oftest mener, når vi taler om at anvende viden. Her anvendes viden som middel til at afgøre sandt eller falsk og beslutningstagerne lader denne viden om sandt og falsk veje tungt i deres beslutning. Det betyder, at viden indgår i en konkret beslutningsproces og – som tilsigtet – spiller en afgørende rolle for beslutningen. Viden kan både bruges til at skabe ændring eller til at konfirmere en eksisterende politik (Turnhout et al., 2007; Weiss, 1998).

Tænkt eksempel: Folketinget behandler et lovforslag om ændrede hastighedsgrænser i byområder, og Vejdirektoratet har i den forbindelse udarbejdet et notat om forslaget

konsekvenser for dræbte og tilskadekomne. På grund af notatet ændres lovforslaget under Folketingets behandling.

- **Viden som argument** indebærer også, at viden indgår i en konkret beslutningsproces, men her er rollen ganske anderledes. Viden bliver her ikke anerkendt af alle parter som et instrument til at afgøre sandt eller falsk. I stedet bliver viden anvendt som et partsindlæg, dvs. som argument for den ene eller den anden holdning, men uden at ændre disse holdninger. Forskellige parter bruger forskellig viden til at belægge deres synspunkter. Viden som argument kan også indebære, at beslutninger slet ikke træffes. Viden bliver således anvendt strategisk (Boulanger, 2007; Shulha & Cousins, 1997; Turnhout, 2007).

Tænkt eksempel: Folketinget behandler et lovforslag om ændrede hastighedsgrænser i byområder, og Vejdirektoratet har udarbejdet et notat om forslagets konsekvenser for dræbte og tilskadekomne. Notatets oplysninger anvendes af regeringspartierne i debatten, men afvises af oppositionen, som betragter notatet som et partsindlæg fra regeringen.

- **Viden som rationaliserende** implicerer, at politiske beslutninger, som af andre årsager allerede er undervejs, eller "ligger i kortene" bliver mere åbenlyse og lettere at forsvare eller udtrykke ved hjælp af den viden, som tilvejebringes. Denne rolle kan ses som en blanding af den ovenfor nævnte instrumentelle rolle og en symbolsk rolle, hvor viden legitimerer beslutninger, der allerede er truffet. Instrumentel, fordi den informerer en politisk proces, hvorefter politik ændres; og symbolsk fordi der i nogen grad er tale om at legitimere beslutninger, som "næsten" allerede er truffet (Gudmundsson og Sørensen, 2012). Vi vil i forlængelse heraf skelne mellem en stærk og en svag rationaliserende rolle. En stærk, rationaliserende rolle, hvor viden eksplicit bakker op om den beslutning, som er undervejs, og en svag, rationaliserende rolle, hvor viden ikke bekræfter, men heller ikke afviser en sådan beslutning som fornuftig.

Tænkt eksempel: Folketinget behandler et lovforslag om ændrede hastighedsgrænser i byområder, som der allerede er bred politisk opbakning til. Vejdirektoratet udarbejder i den forbindelse et notat om forslagets konsekvenser for dræbte og tilskadekomne. Notatets oplysninger bekræfter baggrunden for lovforslaget og bruges til at legitimere indholdet.

- Endelig, **viden som unødvendig**, hvilket betyder, at formel viden ikke spiller nogen rolle for beslutningsprocessen. Formel viden af den karakter, vi taler om, anvendes ikke. Dette kan være tilfældet, enten fordi det for beslutningstagerne opfattes som selvindlysende, hvilken effekt det pågældende tiltag vil have, eller fordi formålet med tiltaget ikke kan belyses med formel viden af denne type, eksempelvis hvis tiltagets formål alene er symbolsk – dvs. at sende signaler, men ikke at ændre adfærd (Inspireret af Flyvbjerg, 1991b: 350-354).

Tænkt eksempel: En række opsigtsvækkende trafikulykker med høj hastighed i byområder er årsagen til, at Folketinget behandler et lovforslag om ændrede hastighedsgrænser i byområder. Alle Folketingets partier bakker op om lovforslaget, fordi de er sikre på, at det vil have positive konsekvenser for trafikikkerheden og de har behov for at gøre noget. Ingen efterspørger viden om lovforslagets konsekvenser.

I litteraturen omtales andre roller, som vi imidlertid ikke anvender i analyserne i case-studierne. Således bl.a. en konceptuel rolle, hvilket indebærer, at viden tilvejebringer begreber og sender signaler om nye eller uløste problemer, og dermed bidrager til at oplyse den politiske proces og på sigt indgår i aftagernes sprog. Således kan viden på sigt og på en uklar måde påvirke den politiske dagsorden og politiske beslutninger. Denne videnrolle er imidlertid vanskelig at eftervise empirisk og kræver ofte studier over længere tid (Gudmundsson & Sørensen, 2011 og 2012, Shulha & Cousins, 1997; Turnhout, 2007). Også 'viden som forhaling' omtales i litteraturen som en symbolsk rolle, hvor viden anvendes til at hindre beslutninger, som det for beslutningstagerne er ubelejligt at tage stilling til. I stedet udsættes eller undgås en beslutning med henvisning til at den ikke er tilstrækkeligt belyst (Weiss, 1998). En såkaldt proces-rolle indgår også i litteraturen. I den rolle er pointen, at viden over tid påvirker den *måde*, som visse aspekter af det politiske liv foregår på, uafhængigt af indholdet i den pågældende viden (Gudmundsson & Sørensen, 2011 og 2012; Shulha & Cousins, 1997).

De ovennævnte roller, som viden kan antage, anvendes i analyserne af de fire case-studier. I det enkelte case-studie er der i nogle tilfælde flere viden-dokumenter, som - ud fra de ovenfor nævnte kriterier - kan kvalificere til at blive studeret. Vi definerer imidlertid alene ét dokument, som det viden-dokument, vi forfølger igennem hvert case-studie med henblik på at identificere rollen. I én af de fire cases er det ikke muligt at identificere et dokument, som lever op til kriterierne. Vi analyserer da, hvorfor sådan viden ikke indgår i beslutningsprocessen.

I litteraturen analyseres også ofte *forklaringer* på de forskellige roller, som viden antager i politiske processer. Det ses også i analyser af litteratur om trafikssikkerhed (Bax, 2011, Bax eller al., 2009 og SWOV, 2009). Forklaringer kan bl.a. knyttes til *indholdet* (validitet, relevans, m.m.); den institutionelle og politiske kontekst (som kan være mere eller mindre gunstig for anvendelse af en bestemt type viden); og *sammenhængen* mellem indhold og kontekst (er der nogen til at modtage, bearbejde og synliggøre den pågældende viden i modtagerleddet?) (Gudmundsson & Sørensen 2011). Der er naturligvis mange årsager til at viden anvendes i større eller mindre udstrækning, hvoraf nogle er generelle mens andre er knyttet til den konkrete situation. Det er derfor ofte vanskeligt at eftervise forklaringer på videnroller empirisk (Gudmundsson & Sørensen 2011). Vi har her ikke ambitioner om at forklare de observerede roller, men vil dog søge efter sammenfald mellem konsensus og viden i hastighedspolitikken. Dele af litteraturen antager således, at karakter og omfang af konsensus i politikdannelsen har betydning for anvendelse af viden. Fx skulle høj grad af konsensus resultere i høj grad af instrumentel anvendelse af viden. Mens begrænset konsensus skulle betyde, at viden fx anvendes som argumenter for forskellige synspunkter. Omvendt kan viden også bidrage i en konsensusudviklende proces (Hisschemöller et al., 2001; Hoppe, 2002; Innes, 1998; Turnhout et al., 2008).

2.3 Valg af cases

Det er en hensigt med case-studierne at analysere politisk konsensus og videnroller i aktuel dansk hastighedspolitik. Vi er derfor interesserede i cases fra nyere tid. Da hastighedsgrænser, kontrol og sanktioner er i fokus for studiet har vi samtidig behov for, at casene repræsenterer disse tre typer af virkemidler.

Der er i forhold til dette kun få nationale, politiske beslutningsprocesser fra de senere år. Den seneste folketingsbeslutning om ændrede hastighedsgrænser er fra 2003, hvor den generelle hastighedsgrænse på motorvejene blev sat op til 130 km/t. Dette er en omfattende og righoldig case, som giver gode muligheder for at analysere både konsensus og videnroller. Hastighedskontrol har ofte været genstand for debat i Folketinget også i tilknytning til lovforslag om hastig-

hedsgrænser og -sanktioner. I debatterne fra de seneste 10 år har det mest debatterede spørgsmål være knyttet til eventuel anvendelse af automatisk trafikkontrol (ATK).

Mens casene om hastighedsgrænser og hastighedskontrol således kan vælges uden relevante modkandidater, forholder det sig anderledes hvad angår hastighedssanktioner. Loven fra 2003 om ændrede hastighedsgrænser på motorvejene indeholdt også øgede sanktioner ved overtrædelser, og året efter indførtes ordningen med klip i kørekortet bl.a. ved alvorlige hastigheds-overtrædelser. En lov mod hensynsløs kørsel (vanvidskørsel) blev besluttet i 2010 og endelig indeholdt en lov fra 2011 generelle bødeforhøjelser herunder ved overskridelse af hastighedsgrænserne (Siren, Sørensen & Vinsteen, 2012a). Blandt disse cases har vi valgt to. For det første en case om klippekortet, som siden beslutningen fra 2004 er foreslået skærpet, hvilket også indgår i case-studiet. Indførelse af klippekortet betragtes ofte som den mest markante hastighedsreducerende sanktion indført i nyere tid (Hels, 2008). For det andet casen om hensynsløs kørsel/vanvidskørsel. Begge cases har – sammenlignet med de generelle bødeforhøjelser i 2011 - særlig opmærksomhed på overtrædelse af hastighedsgrænser, om end også sanktioner for andre overtrædelser af færdselsloven indgår i begge cases.

De fire valgte cases fremgår af tabellen nedenfor:

Tabel 1. Fire cases om hastighedspolitik				
Case	Højere hastighedsgrænse på motorvejene	Klip for hastighedsovertrædelse	Automatisk hastighedskontrol (ATK)	Strafskærpelse ved vanvidskørsel
Virkemiddeltype	Grænser	Sanktioner	Kontrol	Sanktioner
Case periode	2001-2003	2000-2007	2003-2012	2009-2010
Viden-dokument	Notat fra Vejdirektoratet	Notat fra Danmarks Transportforskning	Rapport fra DTU Transport	Intet dokument indgår i analysen

Fire cases om hastighedspolitik. "Case-periode" udtrykker de år af casens forløb, som vi har valgt at studere

2.4 Empiri

I case-studierne indgår fem typer af empiri: Folketingets dokumenter, officielle rapporter og notater, presseklip, sagsakter, og kvalitative interviews.

Folketingets dokumenter

Eftersom de politiske partier er i fokus i projektet indgår Folketingets dokumenter i form af lov- og beslutningsforslag, folketingsbehandlinger, udvalgsbetænkninger og spørgsmål til ministrene som væsentlige kilder. Dette materiale er tilvejebragt fra Folketingets hjemmeside – og i forhold til enkelte ældre dokumenter – ved henvendelse til Folketingets Information.

Officielle rapporter og notater

Af relevans for flere af casene foreligger offentlige rapporter og notater fra forskningsinstitutioner og offentlig forvaltning. Noget af dette materiale har været tilsendt Folketingets relevante udvalg og dukker derfor frem ved søgning på Folketingets hjemmeside, mens andre dokumen-

ter er fremskaffet direkte hos den relevante institution. Der er ikke søgt systematisk på institutioner og biblioteksdata-baser efter relevante dokumenter, hvilket skønnes at ville tilvejebringe et begrænset resultat. I stedet er disse dokumenter fremskaffet, fordi vi er blevet opmærksomme på dem ved gennemgang af andre dokumenter i sagen eller under interviews.

Presseklip

Hvad angår presseklip er databasen "Infomedia" anvendt, og der er på landsdækkende medier søgt bredt på artikler, som indeholder centrale ord, der karakteriserer casene. Ved disse søgninger er tilvejebragt et meget stort antal artikler, som herefter er gennemgået og de væsentligste udvalgt. De anvendte søgeord for de fire cases har været:

Case-studiet om højere hastighedsgrænser på motorvejene: "130 km/t".

Case-studiet om klip for hastighedsovertrædelse: "klippekort" og "hastighed" i samme artikel.

Case-studiet om automatisk hastighedskontrol (ATK): "fotovogne", "fotofartfælde", "ATK", "stærkasser".

Case-studiet om strafskærpelse ved vanvidskørsel: "vanvidskørsel", "vanvidsbilist"

Sagsakter

Også andre samtidige sagsakter er tilvejebragt. Således har vi i Justitsministeriet, som er ressortministerium på alle fire sager, fået adgang til at gennemgå ministeriets akter på de pågældende sager. Justitsministeriet har således fundet de pågældende sager frem i papirversioner, og vi har på stedet gennemgået dem og vurderet, hvilke akter, som kunne have interesse for case-studiet og har markeret disse. Justitsministeriet har herefter gennemgået de markerede akter for at vurdere, om de kan udleveres i henhold til lov om offentlighed i forvaltning. I to sager er enkelte akter ikke udleveret, fordi der var tale om myndighedsinterne dokumenter. I sagen om ATK opgav vi efter mange måneders ventetid at få adgang til dokumenter fra den sidste del af case-forløbet. Vi havde derfor afsluttet analysen af casen, da vi modtog de pågældende dokumenter, som derfor ikke anvendes.

Af de fire cases er Justitsministeriets sagsmapper vedrørende casen om højere hastighedsgrænser på motorvejene desværre bortkommet. Vi har derfor som alternativ anmodet om sagsadgang til Transportministeriets sagsmapper, da Transportministeriet også var involveret i sagen. Her har proceduren været lidt anderledes, idet ministeriet har udarbejdet en dokumentliste over sagens akter, hvor de har taget stilling til, om vi kunne få de pågældende akter udleveret. Vi har herefter valgt, hvilke dokumenter, vi ønskede adgang til og fået disse tilsendt. En del akter i sagen var i øvrigt bortkommet.

Case journal

Disse fire typer af skriftlig empiri – Folketingets dokumenter, offentlige rapporter og notater, presseklip og sagsakter – er samtidige dokumenter, som er produceret under sagens forløb. Dermed har de en særlig værdi, fordi de illustrerer, hvordan politiske aktører opfattede og italesatte sagen på daværende tidspunkt.

De samtidige dokumenter er alle blevet ordnet kronologisk efter hvert case-studie og sat i ringbind – en case-journal (Flyvbjerg, 1991). Ved gennemlæsning af disse ringbind etableres et godt indblik i forløbet i casene. Ved analyse af casene er særligt vigtige og skelsættende dokumenter i case-journalen markeret.

Kvalitative forskningsinterviews

Foruden de samtidige kilder er også gennemført kvalitative interviews med aktører, som deltog i en eller flere af de analyserede cases eller som kan betragtes som informerede iagttagere. Der er i alt gennemført 15 interviews. Det er først og fremmest politikere, som er interviewet, grundet projektets fokus på politiske partier. Imidlertid indgår også to statslige embedsmænd og to repræsentanter fra interesseorganisationer.

Der er interviewet 10 politikere, hvoraf én er interviewet to gange. Nogle er interviewet primært med henblik på case-studierne som analyseres i dette notat, andre er interviewet ved tidligere arbejde med projektet. De interviewede politikere er:

- Anne Baastrup: MF for SF fra 1994, har i Folketinget bl.a. været formand og næstformand for retsudvalget og trafikpolitisk ordfører
- Helge Adam Møller: MF for Det Konservative Folkeparti 1984-2011, har i Folketinget bl.a. været retspolitisk ordfører.
- Johannes Poulsen: MF for Det Radikale Venstre 2005-2011, har i Folketinget bl.a. været trafikpolitisk ordfører.
- Karsten Nonbo: MF for Venstre fra 1998, har i Folketinget bl.a. været medlem af Retsudvalget og Trafikudvalget. Formand for Færdselssikkerhedskommissionen fra 2002.
- Kim Christiansen: MF for Dansk Folkeparti fra 2005, har i Folketinget bl.a. været trafikordfører og medlem af Retsudvalget og Trafikudvalget.
- Leif Mikkelsen: MF for Liberal Alliance fra 2007 og MF for Venstre 2001-2007. Har bl.a. været trafikpolitisk ordfører.
- Magrethe Auken: MF for SF 1979-1990 og 1994-2004, har i Folketinget bl.a. været trafikpolitisk ordfører.
- Per Clausen: MF for Enhedslisten fra 2005, har i Folketinget bl.a. været medlem af Transportudvalget.
- Poul Andersen: MF for Socialdemokraterne 1990 – 2011, har i Folketinget bl.a. været trafikpolitisk ordfører.
- Tom Behnke: MF for Det Konservative Folkeparti i 2001 og fra 2005, tidligere MF for Frihed 2000 og Fremskridtspartiet. Har i Folketinget bl.a. været retspolitisk ordfører, næstformand i Retsudvalget og medlem af Transportudvalget.

De to tidligere konservative justitsministre Lene Espersen (2001 – 2008) og Lars Barfoed (2010 – 2011) har desværre afslået at lade sig interviewe.

Interviewene er som hovedregel optaget på bånd, men i et enkelt tilfælde er i stedet taget noter. Interviewene er efterfølgende transkriberet, i de fleste tilfælde er stort set hele interviewet transkriberet og i andre tilfælde kun særligt væsentlige passager. Interviewene er derefter analyseret, sammenholdt og samordnet med den øvrige empiri.

Alle citerede interviewpersoner har modtaget en tidligere version af dette notat med markering af direkte eller indirekte anvendelse af det pågældende interview, og har på den baggrund godkendt den måde interviewet anvendes på.

3 Case om 130 km/t generel hastighedsgrænse på motorvejene

Fokus i denne case er på beslutningsprocessen op til vedtagelsen af et lovforslag i forsommeren 2003 om at indføre en generel hastighedsgrænse på 130 km/t på de danske motorveje - et forslag, som skaber voldsom politisk konflikt, og en proces, som kommer til at præge den efterfølgende hastighedspolitik. Således er det en case, som politikere ofte i dag refererer til både som eksempel på en situation, hvor der hersker stor og lidenskabelig uenighed om hastighedsgrænser, og som eksempel på, at det politiske flertal med lovens vedtagelse ser bort fra viden om lovens konsekvenser (Sørensen & Siren, 2012).

Casen er afgrænset til den parlamentariske proces frem til vedtagelsen. Kun i mindre omfang berøres myndighedens ageren.

3.1 Forløb

Ny regering

I november 2001 får Danmark en ny regering – den første Anders Fogh Rasmussen regering, som består af ministre fra partierne Venstre og Det Konservative Folkeparti. Forud for den nye regerings dannelse har den generelle hastighedsgrænse på motorvejene i knap 10 år været 110 km/t, men Dansk Folkeparti har i den mellemliggende periode uden succes fremsat forslag om at øge hastighedsgrænsen på motorvejene til 130 km/t. Ved et lovforslag fremsat og behandlet i foråret 2001 har Venstre, Det Konservative Folkeparti og Centrum-Demokraterne sammen med Dansk Folkeparti stemt for forslaget, men det rækker altså ikke til et flertal. Efter regeringsskiftet, hvor Venstre og Det Konservative Folkeparti sammen med Dansk Folkeparti udgør et flertal, ligger det i kortene, at den generelle hastighedsgrænse på motorvejene vil blive hævet. En daværende folketingspolitiker fra Det Konservative Folkeparti siger uddybende, at "det store flertal af folketingsmedlemmer og ministre i de to regeringspartier havde altid ment, at der skulle være en højere hastighedsgrænse. Der var vist nogle, som i virkeligheden ønskede, at hastigheden skulle være helt fri, men der var i hvert fald stemning for at give lov til at køre hurtigere på motorvejene".

Så det kommer næppe som nogen overraskelse, at den nye regering i sit grundlag skriver, at "[h]astighedsgrænsen på motorveje for personbiler og motorcykler skal øges til 130 km/t", og uddybende forklarer, at "[d]anske motorveje er konstrueret således, at trafikken kan afvikles på en betryggende måde ved væsentligt højere hastigheder end de i dag tilladte 110 km/t. I forbindelse med forøgelsen af hastighedsgrænsen skal politiet intensivere kontrollen med grove hastighedsforseelser på motorveje, ligesom bøderne ved overtrædelse af hastighedsgrænsen på motorveje sættes op" (Regeringen, 2001, afsnit om "Sikker trafik").

Argumentet om, at en øget hastighedsgrænse kan gennemføres på betryggende vis følges af flere af fortalene ofte med et argument om, at en sådan højere hastighedsgrænse vil være mere i overensstemmelse med den faktiske hastighed. Umiddelbart efter regeringsskiftet taler således Venstres Svend Heiselberg om, at "han ikke finder det rimeligt, at der i dag er hastighedsgrænser på motorvejene, som bilisterne alligevel ikke overholder" (Ritzaus Bureau, 2001), og en nyslået trafikminister, Flemming Hansen fra Det Konservative Folkeparti taler om at "sætte hastigheden op til et realistisk niveau" (Ritzaus Bureau, 2001). I sit lovforslag fra foråret 2001 har Dansk Folkeparti ligeledes argumenteret med, at 130 km/t på motorvejene vil "blive opfattet som en mere passende kørehastighed" (Dansk Folkeparti, 2001, bemærkninger til lovforslaget).

Kompromis

Med den nye regerings tiltrædelse er ansvaret for færdselsloven og dermed hastighedsgrænser flyttet fra Trafikministeriet² til Justitsministeriet. Det er derfor Justitsministeriet, der har hovedansvaret for at udarbejde et lovforslag om ændring af den generelle hastighedsgrænse på motorvejene. I sin egenskab af vejbestyrelse for motorvejene er også Vejdirektoratet (som er en del af Trafikministeriet) involveret.

I Vejdirektoratet er vurderingen imidlertid, at motorvejsnettet ikke er indrettet til en generel hastighedsgrænse på 130 km/t, og direktoratet frygter, at en sådan grænse vil medføre en forringelse af sikkerheden. Det fremgår af interviews med involverede politikere og embedsmænd og det fremgår af notater, direktoratet udarbejder (fx Vejdirektoratet 2001a og 2001c). I et notat skriver direktoratet eksplicit, at "der er afgørende færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige hensyn, som taler imod en forhøjet hastighedsgrænse på motorveje" (Vejdirektoratet, 2001a).

Dette fører til langvarige drøftelser mellem Justitsministeriet på den ene side og Transportministeriet og Vejdirektoratet på den anden. "Man kunne jo ikke bare sidde overhørig, at eksperterne pegede på, at dele af vejnettet ikke var indrettet til en hastighedsgrænse på 130 km/t", som det udtrykkes af en daværende deltager i processen. Mange faglige spørgsmål stilles til Vejdirektoratet og besvares - ofte med korte tidsfrister (bl.a. Trafikministeriet, 2002a; Vejdirektoratet, 2001b 2002a og 2002c).

Løsningen bliver et kompromis, hvor 130 km/t umiddelbart skal indføres på enkelte strækninger (cirka 15 % af motorvejsnettet); de fleste strækninger skal have en grænse på 120 km/t (cirka

Vigtige begivenheder:

2001: Ny regering med V og K.

Regeringsgrundlag inkluderer 130 km/t på motorvejene.

2002: Regeringens lovudkast med 130 km/t på ca. 15 % af motorvejene underkendes af Venstres folketingsgruppe.

Dansk Folkeparti fremsætter lovforslag om 130 km/t på motorvejene. Alle andre partier stemmer imod.

Regeringens lovforslag med 130 km/t på ca. 15 % af motorvejene fremsættes og er til 1. behandling i Folketinget.

2003: Vejdirektoratet afslutter en undersøgelse af motorvejsnettet med henblik på at øge hastigheden på flere strækninger.

Regeringen og Dansk Folkeparti forhandler om lovforslaget.

Ved Folketingets 2. behandling stiller regeringen ændringsforslag til lovforslaget, hvorefter ca. 55 % af vejnettet vil få 130 km/t.

Dette vedtages ved 3. behandling af Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti.

2004: Loven træder i kraft 30. april.

²I dag har Trafikministeriet skiftet navn til Transportministeriet.

50 %), mens mange strækninger skal forblive på 110 km/t eller lavere (cirka 35 %). Farten skal så øges gradvist, efterhånden som motorvejene bliver ombygget (Politiken, 2002a). Et udkast til lovforslag med dette indhold bliver herefter udarbejdet, inklusive et bilag, hvor Vejdirektoratet redegør for de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af lovforslaget. Direktoratet forventer, at resultatet vil blive to-tre flere dræbte om året og 8-17 flere tilskadekomne personer, hvilket bl.a. tager udgangspunkt i en forventet stigning i faktisk hastighed med tre km/t på 120-vejene og seks km/t på 130-vejene, mens der ikke forventes ændring i den faktiske hastighed på 110-vejene (Vejdirektoratet, 2002b og 2002f). Lovudkastet bliver drøftet og besluttet i enighed i regeringens koordinationsudvalg og økonomiudvalg (Jyllands-Posten, 2002a), ligesom også regeringspartiernes retsordførere siger god for den løsning (Ritzau, 2002).

Venstre utilfreds

Da lovudkastet i marts 2002 bliver fremlagt for Venstres folketingsgruppe, skaber det imidlertid stor uro. Flere medlemmer af folketingsgruppen er stærkt utilfredse med det, fordi en så relativt lille del af motorvejene vil få en hastighedsgrænse på 130 km/t. Det er slet ikke i overensstemmelse med regeringsgrundlaget, og flere folketingsmedlemmer lægger vægt på netop den uoverensstemmelse, og frygter at komme til at fremstå som utroværdige. Ikke mindst Venstres mangeårige trafikordfører, Svend Heiselberg, er kritisk og taler til pressen om det "klapværk regeringen kom med" (Politiken, 2002) og pointerer, at "[m]otorvejene er bygget til, at man kan køre 130 km/t. Det står i regeringsgrundlaget" (Jyllands-Posten, 2002a). Han anerkender således heller ikke den vurdering af konsekvenserne for trafiksikkerheden, som Vejdirektoratet har udarbejdet: "Jeg mener, at der kan køres 130 km/t på langt flere strækninger", siger han (Politiken, 2002a). Der er også utilfredshed med, at trafikordførerne ikke er blevet taget med på råd (Politiken, 2002b).

Også i folketingsgruppen hos Det Konservative Folkeparti er der utilfredshed, selvom gruppen formelt godkender udkastet (Berlingske Tidende, 2002). Et daværende konservativt folketingsmedlem fortæller i et interview til dette projekt, at der i begge folketingsgrupper "var ret stor modstand mod at barbere det så langt ned. Man syntes det var for lidt i forhold til hvad man havde kæmpet for i mange år. Venstre var nok dem indenfor regeringen, der mest syntes, at det ikke var godt nok og måtte strammes op, men vi var mange i regeringspartierne, der mente, at det ikke var ambitiøst nok". Reaktionen i folketingsgruppen for Det Konservative Folkeparti er imidlertid præget af "loyalitet" overfor den konservative justitsminister, som er ansvarlig for forslaget. Trafikordfører, Kaj Ikkast, vil have undersøgt, om "Vejdirektoratet har været lidt for hurtig i svaret" (Politiken, 2002c).

Resultatet bliver, at udkastet til lovforslag umiddelbart tages af bordet med henvisning til reaktionen i Venstres folketingsgruppe (Jyllands-Posten, 2002a og 2002c). "Det er fortsat regeringens politik, at vi gerne ser hastigheden hævet til 130 km/t, men vi har på intet tidspunkt tilkendegivet, at det var på alle strækninger i overmorgen. Det skal selvfølgelig ske på en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig måde", siger justitsminister Lene Espersen i Berlingske Tidende, og forventer at forslaget kan tages frem igen året efter (Berlingske Tidende, 2002).

Dansk Folkepartis lovforslag

Kort efter fremsætter Dansk Folkeparti deres eget lovforslag om, at hastighedsgrænsen på motorvejene skal sættes op til 130 km/t. Der er tale om en revideret genfremsættelse af det forslag, som partiet fremsatte kort før valget i 2001, og som dengang opnåede tilslutning fra bl.a. Venstre og Det Konservative Folkeparti. Partiet henviser til regeringsgrundlaget, hvor der jo netop står, at danske motorveje er konstrueret til en hastighed, som er væsentligt højere end de tilladte 110 km/t. Samtidig foreslås en stramning af sanktionerne, så den da gældende regel om, at

førerretten frakendes betinget ved en hastighedsoverskridelse på mere end 70 %, suppleres, så førerretten også frakendes, hvis der er kørt med 180 km/t eller derover (Dansk Folkeparti, 2002).

Denne gang støtter imidlertid hverken Venstre eller Det Konservative Folkeparti forslaget, og det vedtages ikke. Venstres ordfører, Karsten Nonbo finder, at "der først skal bruges tid på at vurdere samtlige motorvejsstrækninger grundigt", idet man "i Venstre ikke har det store hastværk med at gennemføre forslaget med virkning her og nu". Partiet vil hellere støtte et gennemtænkt forslag, og ordføreren mener ikke, at der skal indføres 130 km/t dér, hvor det er farligt (Folketinget, 2002a).

I debatten om lovforslaget er de store ord i brug. Med henvisning til en forventning om flere dræbte som følge af højere hastigheder taler SF's Magrethe Auken om "velovervejede kynisme" og hun "appellerer [...] inderligt til mødre og fædre i denne regering: Lad vær, sørg i stedet for, at vi får en vejtrafik, vi kan være bekendt" (Folketinget, 2002b: Magrethe Auken). Ordvalget medfører reaktioner fra flere andre politikere (Folketinget, 2002b).

I slutningen af foråret 2002 igangsætter Vejdirektoratet en grundig vejteknisk og trafikalsk undersøgelse af motorvejsnettet (en såkaldt "inventering") med henblik på at vurdere, hvilke investeringer der skal til for at sætte hastigheden op på visse strækninger (Trafikministeriet, 2002b; Vejdirektoratet, 2002d og 2002e).

Regeringens lovforslag

Også i Justitsministeriet fortsætter processen med lovforslaget. Samtidig med at Vejdirektoratet påbegynder undersøgelsen af motorvejsnettet sender Justitsministeriet lovudkastet i høring til en stribe myndigheder og interesseorganisationer.

Hvorfor lader regeringen – tilsyneladende ufortrødent – processen fortsætte med det lovudkast, som Venstre er utilfreds med, og som Dansk Folkeparti også må forventes at være imod, når netop kun regeringspartierne og Dansk Folkeparti kan forventes at støtte et forslag om højere hastighedsgrænser på motorvejene? Den tilgængelige empiri gør det ikke muligt at besvare det spørgsmål. Men en mulig forklaring består i, at regeringen forventer, at både Venstres og Dansk Folkepartis folketingsgrupper vil komme på andre tanker, når de står i valget mellem regeringens lovforslag eller ingenting. At det skulle være regeringens tankegang har også andre iagttagere argumenteret for (Politiken, 2002d).

I indledningen til lovforslagets bemærkninger understreges endvidere, at lovforslaget "er første skridt til gennemførelse af regeringens overordnede målsætning om at forhøje hastighedsgrænsen på motorvej for personbiler og motorcykler til 130 km i timen. For at hastighedsforhøjelsen kan ske på en måde, der er færdselssikkerhedsmæssigt optimal, er det af vejtekniske og trafikale årsager nødvendigt, at ordningen udbredes gradvist, så der startes med de motorvejsstrækninger, der er bedst egnede hertil. Formålet med lovforslaget er derfor i første omgang at forhøje færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler fra 110 til 120 km i timen, samtidig med at der åbnes mulighed for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen yderligere op til 130 km i timen", og baseret på "et foreløbigt skøn" forventes det at indebære, at 130 km/t gennemføres på cirka 15 % af strækningerne, 120 km/t på ca. 50 % og 110 km/t eller derunder på ca. 35 % (Justitsministeriet, 2002- vor kursivering).

Foruden forslaget om at øge hastighedsgrænsen på motorvejene indeholder lovforslaget også en række såkaldte "kompenserende foranstaltninger", som skal øge færdselssikkerheden og medvirke til at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes. Således forhøjes bl.a. bødeniveauet

ved overtrædelser, hvor hastigheden har udgjort 140 km/t og derover; forslaget om betinget frakendelse ved 180 km/t indgår; der indføres obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej og obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse m.v. på motorveje. Det foreslås endvidere at politiets kontrolindsats mod hastighedsovertrædelser på motorveje intensiveres. Endelig indeholder lovforslaget andre initiativer, som ikke direkte vedrører hastigheden på motorveje, men som forventes at forbedre trafiksikkerheden (Justitsministeriet, 2002).

Ved 1. behandlingen af lovforslaget i begyndelsen af oktober 2002 er Venstres ordfører, Karsten Nonbo (som nogle måneder tidligere er blevet formand for Færdselssikkerhedskommissionen), positivt stemt. Han understreger, at Venstre står ved formuleringerne i regeringsgrundlaget, og tror og håber, at Vejdirektoratets undersøgelse af motorvejsnettet vil vise, at "der er strækninger, der kan komme med for ganske få penge", og "[e]llers er det jo som meget andet, når man har en ansvarlig økonomisk politik, at man går frem, i det omfang der er midler til det". Venstre kan altså støtte forslaget (Folketinget, 2002c: Karsten Nonbo).

Oppositionen til venstre for regeringen vil derimod stemme nej. Det gælder Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten, som især med henvisning til Vejdirektoratets vurdering af et øget antal dræbte og tilskadedkomne helt afviser lovforslaget. Også miljøhensynet indgår i debatten og fremhæves af repræsentanter fra Socialdemokraterne og SF (Folketinget, 2002c: Sandy Brinck og Magrethe Aukén).

Anderledes forholder det sig med Dansk Folkeparti, hvor ordføreren, Per Dalgaard, finder, at "biler og veje [i dag er] konstrueret på en sådan måde, at de sagtens kan klare 130 km/t", og – trods gode elementer i lovforslaget – tilkendegiver, at "forslaget som helhed, sådan som det fremgår i dag, kan vi ikke støtte". Da de øvrige partier udenfor regeringen vil stemme imod, har regeringens forslag altså ikke flertal. I stedet spørger partiet regeringen, om "man vil afsætte midler til, at vejstrækninger, der i lovforslaget er vist med 120 km/t, straks udbedres, således at hastigheden på disse strækninger kan sættes op til 130 km/t" (Folketinget, 2002c: Per Dalgaard og Poul Fischer).

Forhandlinger og finansiering

Regeringen har altså ikke flertal for sit forslag og må enten droppe det eller indlede forhandlinger om de ekstra midler, som Dansk Folkeparti efterlyser for at få flere strækninger op på 130 km/t. Regeringen vælger det sidste, formentlig også præget af den kritiske stemning i regeringspartiernes folketingsgrupper (Ritzaus Bureau, 2003b), hvilket et interview med et daværende konservativt folketingsmedlem bekræfter.

Da Vejdirektoratets undersøgelse af motorvejsnettet ligger færdig i begyndelsen af det nye år (Vejdirektoratet, 2003a), indledes forhandlinger mellem regeringen og Dansk Folkeparti (Ritzaus Bureau, 2003a). Rapporten følges af et notat fra direktoratet om "Scenarier for hastighedsgrænser og indsatser på motorvejsnettet" (Vejdirektoratet, 2003b). Her skitseres fire scenarier med motorvejsnettet opdelt i varierende omfang med hastighedsgrænser på hhv. 110 km/t, 120 km/t og 130 km/t og de nødvendige vejtekniske indsatser. Anslåede udgifter til hvert scenarium og konsekvenserne for antal dræbte og tilskadedkomne fremgår. Det mest vidtgående scenarium indebærer at 44 % af motorvejsnettet vil få en hastighedsgrænse på 130 km/t, hvilket indebærer udgifter på 296 mio. kr og et forventet øget antal dræbte på 2,6-4,4 personer, hvilket dog forventes reduceret med 1,1 som følge af den kompenserende vejtekniske indsats (Vejdirektoratet, 2003b).

I forhandlingerne er det afgørende, at mindst 50 % af motorvejene opnår en skiltet hastighed på 130 km/t. Det vil gøre det muligt at tale om en generel hastighedsgrænse på 130 km/t og dermed at regeringsgrundlaget er opfyldt. Til gengæld er der tilsyneladende ikke nogen fordel ved hastighedsgrænsen på 120 km/t, som ikke bidrager til at opfylde formuleringen i regeringsgrundlaget. Det fremgår af et interview og af forespørgsler fra Trafikministeriet til Vejdirektoratet (Trafikministeriet, 2003a og 2003b).

Forhandlingernes resultat

I slutningen af april kan forhandlingerne mellem regeringen og Dansk Folkeparti afsluttes. Resultatet er, at ca. 55 % af motorvejsnettet skal have en skiltet hastighed på 130 km/t, mens det resterende vejnet får en skiltet hastighed på 110 km/t. 130 km/t bliver dermed den generelle hastighedsgrænse på motorvejene. Den samlede pris for de tiltag, som skal gennemføres på motorvejsnettet er 175 mio. kr. (inkl. 50 mio. kr. i merudgifter til anlæg under projektering). I det oprindelige lovforslag var 26 mio. kr. afsat til vejtekniske tiltag (Folketingets Retsudvalg, 2003). Når de ekstra udgifter til vejtekniske tiltag på motorvejsnettet ikke er større, skyldes det, at asfaltering af midterrabatter og etablering af nødrabatter i midterrabatterne ikke gennemføres umiddelbart, en udgift som udgør en meget væsentlig del af de udgifter til opgradering af motorvejsnettet, som indgik Vejdirektoratet tidligere anslag (Vejdirektoratet, 2003b), og samtidig et tiltag som forventes kun at have "begrænset færdselssikkerhedsmæssig effekt", som Justitsministeriet skriver som kommentar til de senere ændringer af lovforslaget (Folketingets Retsudvalg, 2003).

De færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af det nu reviderede lovforslag skønnes at være to-tre flere dræbte om året og 7-15 flere tilskadekomne, altså samme antal dræbte og lidt færre tilskadekomne end ved regeringens oprindelige lovforslag. Forklaringen på den reducerede færdselssikkerhedsmæssige effekt forklares af Justitsministeriet dels med, at det oprindelige lovforslag forudsatte indførelse af en hastighedsbegrænsning på 120 km/t på cirka halvdelen af motorvejsnettet uden samtidig gennemførelse af vejtekniske forbedringer, dels at konsekvenserne for trafiksikkerheden nu er beregnet på grundlag Vejdirektoratets nøje gennemgang af netop de strækninger, hvor hastigheden øges (Folketingets Retsudvalg, 2003).

Ved lovforslagets 2. behandling i maj 2003 kan justitsministeren derfor stille et ændringsforslag til det oprindelige lovforslag: Den generelle hastighedsgrænse på motorveje hæves til 130 km/t. Dette kommer i første omgang til at gælde på 55 % af motorvejsnettet, men efterhånden vil flere motorveje blive forbedret ligesom nye motorveje skal bygges til 130 km/t fra starten. Endvidere foreslås den øvre grænse for betinget frakendelse nedsat, så der sker en betinget frakendelse af førerretten allerede ved en hastighed på 160 km/t i stedet for det tidligere forslag om 180 km/t (Justitsministeriet, 2003a).

Som et supplerende argument mod lovforslaget tilføjer oppositionen nu, at de 175 mio. kr. "er faktisk mange penge", som "man ikke får spor mere transport for" (Folketinget, 2003a: Magrethe Auken).

Der sker ingen ændringer i forslaget, da det kommer til 3. behandling, hvor det vedtages med stemmer fra regeringspartierne og Dansk Folkeparti, mens Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, SF, Enhedslisten og Kristelig Folkeparti³ stemmer imod. Ikrafttrædelsesdatoen udsættes til 30. april 2004, da Vejdirektoratet skal have tid til at gøre tilstrækkelig mange motorvejsstrækninger klar til, at den forhøjede hastighedsgrænse kan indføres på 55 % af motorvejsnettet.

³ Kristelig Folkeparti har senere skiftet navn til Kristendemokraterne.

Effekter for hastighed og trafiksikkerhed

De øgede hastighedsgrænsers konsekvenser for trafiksikkerheden diskuteres i hele processen varmt blandt politikerne. Oppositionen til venstre for regeringen anvender Vejdirektoratets vurdering af konsekvenserne hvad angår dræbte og tilskadekomne som argument imod lovforslaget, mens regeringspartierne og Dansk Folkeparti i folketingsdebatterne sætter spørgsmålstegn ved, om lovforslaget vil have de negative konsekvenser for trafiksikkerheden.

Hvad sker efter implementering af loven? Vi vil her tage udgangspunkt i den største sammenfattende analyse, som er gennemført (Vejdirektoratet, 2008). I analysen ses på effekterne af de øgede hastighedsgrænser og øvrige tiltag i de første 16 måneder, dvs. frem til 1. september 2005. På det tidspunkt indføres det såkaldte "klippekort" (som vi analyserer i næste kapitel), og det er herefter ikke muligt at analysere hastigheds- og uheldsudviklingen som en effekt af den ændrede hastighedsgrænse og de ledsagende tiltag.

Sammenlignet med en før-periode fra 1. januar 2002, viser analysen, at faktisk hastighed på 130-vejene stiger med 0,8 km/t til 120,4 km/t. På 110-vejene udenfor Københavnsområdet falder hastigheden med 2,9 km/t til 116 km/t; og i Københavnsområdet (som også har en hastighed på 110 km/t) falder hastigheden med 3,7 km/t til 110,7 km/t. Senere stiger hastigheden på alle motorvejene.

Hvad angår dræbte øges antal årligt dræbte på 130-vejene fra 13 til 18, mens antallet på 110-vejene uændret er på 23. Disse tal er for små til at man kan konkludere noget generelt om sammenhængen mellem hastighed og dræbte. Antal tilskadekomne øges lidt på 130-vejene og falder drastisk på 110-vejene. Således sker på 110-vejene næsten en halvering i antal alvorligt tilskadekomne (se tabellen nedenfor).

Tabel 2. Personskader									
	130-veje			110-veje			Øvrige veje, landzone		
	Før	Efter	Ændring	Før	Efter	Ændring	Før	Efter	Ændring
Dræbte	13	18	38 %	23	23	0 %	289	206	-29 %
Alvorligt tilskadekomne	71	77	8 %	111	57	-49 %	1.542	1.304	-15 %
Let tilskadekomne	99	105	6 %	147	88	-40 %	1.839	1.507	-18 %
I alt	184	200	9 %	280	168	-40 %	3.669	3.017	-18 %

Personskader pr. år før/efter 130 km/t, efter hastighedsgrænse og skadens alvor (Vejdirektoratet, 2008: 24)

Som det fremgår af tabellen falder antallet af dræbte og tilskadekomne på øvrige veje udenfor byerne også i perioden. Sammenlignes med disse veje sker der i efter-perioden 33 % flere personskader på 130-vejene og 27 % færre personskader på 110-vejene. For så vidt angår 130-vejene sker signifikant flere personskadeulykker og personskader end på en gruppe af kontrols-

trækninger, mens udviklingen i personskadeuheld og personskader på 110-vejene ikke er signifikant forskellig fra kontrolstrækningerne (Hels et al., under forberedelse).

Effekter på hastighedspolitik

Det er som nævnt den 30. april 2004, at den nye hastighedsgrænse træder i kraft, knap et år efter vedtagelsen i Folketinget. På det tidspunkt er oppositionens modstand mod den nye grænse ikke så kompromisløs som under debatten. Socialdemokraternes trafikpolitiske ordfører, Morten Bødskov, siger i pressen, at partiet "godt [kan se] fornuften i at køre 130 km/t på visse strækninger og ikke vil sænke fartgrænserne igen". Det Radikale Venstres ordfører, Martin Lidegaard, siger, at partiet "aldrig [ville] have kastet sig ud i dette eksperiment, men nu da vi er her, ville det være usagligt ikke at afvente erfaringerne med det. Viser det sig, at der bliver flere dræbte, vil vi sætte fartgrænserne ned igen". SF's ordfører siger derimod, at hvis det stod til hende, så "ville grænserne blive sat ned til 110 km/t ved et regeringsskifte" (Jyllands-Posten, 2004). Da regeringsmagten skifter syv år senere, er nedsættelse af hastighedsgrænsen på motorvejene ikke et tema, som den nye regering sætter på dagsordenen.

Casen repræsenterer den seneste danske lovændring om hastighedsgrænser. Da der samtidig er tale om en case med lidenskabelig uenighed mellem politikerne, er det forståeligt, at den præger efterfølgende politiske diskussioner om hastighedsgrænser. Aktuelle interviews blandt hastighedspolitikere viser, at casen præger debatten på to måder. For det første repræsenterer casen et eksempel på differentierede hastigheder, idet motorvejene skiltes med hhv. 130 km/t, 110 km/t og lavere hastigheder. I dag er interviewede repræsentanter fra Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne og Socialistisk Folkeparti varme fortalere for differentierede hastigheder også på andre vejtyper. Flere ser de differentierede hastigheder på motorvejene som et eksempel på, at den enkelte bilist har større respekt for hastighedsgrænserne, når de er differentierede (Sørensen & Siren, 2012).

For det andet er casen for nogle politikere en bekræftelse på, at sammenhængen mellem hastighed og trafiksikkerhed ikke er stor, og at hastighedsgrænser derfor kan forhøjes uden negative konsekvenser for dræbte og tilskadekomne. Fx siger en politiker fra Dansk Folkeparti, at "da man forhøjede hastigheden på motorvejene, så resulterede det faktisk ikke i flere dræbte. Så der er ikke rigtig noget dokumentation for, at det skulle kunne give færre dræbte at sænke hastigheden på motorvejene", og en anden politiker fra Liberal Alliance stemmer i: "På en motorvej hvor man er adskilt fra den modkørende trafik, hvad er høj hastighed da? Hastighed på 130. Det blev den sat op til, og det har jo ikke øget dødsfaldene. Den er lav som aldrig før. Så hvis man skulle følge den teori, så skulle man sætte den højere op. Så jeg mener ikke, at det er hastigheden, der er afgørende".

3.2 Analyse

3.2.1 Konsensus

Værdier

For alle partier er trafiksikkerhed en central værdi under debatterne om at øge den generelle hastighedsgrænse på motorvejene. Alle partier forholder sig til trafiksikkerhed i argumentationen for deres synspunkt. Det er således også forslagenes konsekvenser for trafiksikkerhed, som tager næsten al tiden i folketingsdebatterne om Dansk Folkepartis og regeringens lovforslag, og i bemærkningerne til lovforslagene.

Dansk Folkeparti, som i casen fremstår som den stærkeste fortalende for at øge hastighedsgrænsen på motorvejene til 130 km/t, tilkendegiver i deres argumentation, at dette i sig selv og uden kompenserende foranstaltninger vil forbedre trafiksikkerheden, dels fordi trafikken på motorvejene vil blive flyttet fra byer og landeveje til motorveje, som er mere trafiksikre, og dels fordi trafikken grundet en mere "forståelig" hastighedsgrænse vil blive "mindre stressende og mere rolig" (Dansk Folkeparti, 2002, bemærkninger til lovforslaget).

Den vægt, som lægges på trafiksikkerhed, kommer også til udtryk i den endelige lov, hvor den sene ikrafttræden gør det muligt for Vejdirektoratet at gennemføre en række vejtekniske tiltag, som forventes at reducere mængden af ulykker. Ligeledes indgår i lovforslaget en række kompenserende foranstaltninger og andre initiativer, som skal forbedre trafiksikkerheden.

For de tre partier, som stemmer for den øgede hastighedsgrænse på motorvejene, er det hyppigst formulerede hensyn, som lovændringen skal tilgodese, at en højere hastighedsgrænse vil være bedre i overensstemmelse med bilisterne faktiske køreadfærd. Som tidligere nævnt, taler repræsentanter fra de tre partier således om, at det ikke er "rimeligt, at der i dag er hastighedsgrænser på motorvejene, som bilisterne alligevel ikke overholder" (Ritzaus Bureau, 2001). De tilkendegiver, at man må "sætte hastigheden op til et realistisk niveau" (Ritzaus Bureau, 2001), og at 130 km/t på motorvejene vil "blive opfattet som en mere passende kørehastighed" (Dansk Folkeparti, 2001, bemærkninger til lovforslaget). Den værdi som her udtrykkes, betegner vi som et hensyn til "bilistens frihed".

Miljøbeskyttelse, især mod støj, luftforurening og energiforbrug forfølges også i debatten og indgår i bemærkningerne til regeringens lovforslag (Justitsministeriet, 2002) og i de samlede oppositionspartiernes bidrag til betænkningen fra Folketingets Retsudvalg (Folketingets Retsudvalg, 2003). Særligt SF's ordfører bruger under folketingets forhandlinger tid på miljøspørgsmålet. Miljøbeskyttelse har imidlertid en lav prioritering i debatten, og det er alene Socialdemokraternes og SF's ordfører, som beskæftiger sig med det under Folketingets debatter om regeringens lovforslag (Folketinget, 2002c: Margrethe Auken og Sandy Brinck).

Begge sider af Folketingssalen peger på forbruget af økonomiske ressourcer som et argument. Venstres ordfører nævner under 1. behandlingen af regeringens lovforslag, at "man må gå frem i det omfang, der er midler til det" (Folketinget, 2002c: Karsten Nonbo), mens SF's ordfører under 2. behandlingen tilsvarende skoler regeringen for at bruge 175 mio. kr. på noget, "som man ikke får spor mere transport for" (Folketinget, 2003a: Margrethe Auken).

Selvom alle partier lægger vægt på trafiksikkerhed som en central værdi i debatterne om 130 km/t på motorvejene og i udformningen af lovforslaget, så henviser de tydeligvis også til forskellige værdier: Regeringspartierne og Dansk Folkeparti således til en argumentation i overensstemmelse med 'bilistens frihed' og tilpasningslinjen, altså bilisternes faktiske hastighed på motorvejene, og oppositionspartierne til miljøbeskyttelse. Med udgangspunkt i notatets figur 2 vil vi derfor betegne værdier i debatten om den nye hastighedsgrænse på motorvejene som præget af "begrænset konsensus", dvs. at trods en fællesmængde af værdier, så henviser regeringspartierne, den samarbejdende eller den regeringsalternative opposition også til andre værdier.

Virkemidler

Det lovforslag som vedtages i juni 2003 er karakteriseret ved at udgøre en pakke af politiske tiltag, hvor det primære virkemiddel er en øget generel hastighedsgrænse på motorvejene kombineret med en række sekundære virkemidler, som forventes at reducere forslagens negative konsekvenser for sikkerheden.

Hvad angår 130 km/t som generel hastighedsgrænse på motorvejene, så hersker uenighed om virkemidlet. Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti går ind for den nye hastighedsgrænse og stemmer for ved Folketingets 3. behandling. Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, SF, Enhedslisten og Kristelig Folkeparti ytrer sig negativt om den øgede hastighedsgrænse og stemmer imod (Folketinget, 2002c, 2003a og 2003b: Folketingets Retsudvalg, 2003). Repræsentanter for Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre ytrer sig imidlertid ikke entydigt negativt overfor den øgede hastighedsgrænse. Under debatten i Folketingssalen taler Socialdemokraternes ordfører, Sandy Brinck, ganske vist om "kynisme", at "[f]art dræber" og "en forkert prioritering", men påpeger samtidig, at partiet "ikke [har] nogen ideologisk modstand mod hverken tallet 120 eller 130", men at det er prioriteringen mellem økonomi, miljø og trafikssikkerhed, som gør, at partiet afviser at øge hastighedsgrænsen (Folketinget 2002c: Sandy Brinck). Senere tilkendegiver en anden repræsentant fra partiet, at man ikke vil tilbageføre den generelle hastighedsgrænse på motorvejene til 110 km/t, hvis man får muligheden for det. "Vi kan godt se fornuften i at køre 130 km/t på visse strækninger og vil ikke sænke fartgrænserne igen", siger han – som nævnt - i pressen (Jyllands-Posten, 2004). Under Folketingets behandling af regeringens lovforslag formulerer repræsentanten for Det Radikale Venstre et lignende, dog lidt mere uklart synspunkt (Folketinget 2002c: Elisabeth Arnold). Den regeringsalternative opposition i form af Socialdemokraterne og måske også Det Radikale Venstre har altså tilsyneladende ikke nogen principiel modstand mod at øge den generelle hastighedsgrænse. Anderledes med den perifere opposition. Således udtrykker SF entydig modstand mod at hæve hastighedsgrænsen og fremfører et ønske om senere at sænke den (Jyllandsposten, 2004).

Hvad angår sekundære virkemidler hersker til gengæld "fuldkommen konsensus". Disse virkemidler har alle til formål at kompensere for uønskede negative trafikssikkerhedsmæssige sideeffekter og i øvrigt mere generelt forbedre trafikssikkerheden. I Retsudvalgets betænkning stiller Socialdemokraterne, SF, Det Radikale Venstre og Enhedslisten således forslag om at dele regeringens lovforslag i to, hvilket ville give disse partier mulighed for at tilslutte sig de virkemidler, som vil forbedre trafikssikkerheden på motorvejene. I betænkningen skriver partierne, at de "kan ikke støtte forøgelsen af hastighedsgrænsen, men vil til enhver tid medvirke til initiativer, som forbedre trafikssikkerheden" (Folketingets Retsudvalg, 2003). Der er således konsensus blandt alle Folketingets partier om de sekundære, trafikssikkerhedsorienterede virkemidler i lovforslaget.

Om virkemidlerne kan vi i forlængelse af notatets figur 2 konkludere, at der "ingen konsensus" findes om det primære virkemiddel: 130 km/t generel hastighedsgrænse på motorvejene, idet den regeringsalternative opposition (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) ikke kan forlige sig med virkemidlet og stemmer imod. Dog eksisterer nogen grad af principiel forståelse om virkemidlet mellem Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og regeringspartierne. Hvad angår de trafikssikkerhedsfremmende virkemidler i lovforslaget hersker til gengæld "fuldkommen konsensus" blandt alle de daværende partier i Folketinget⁴.

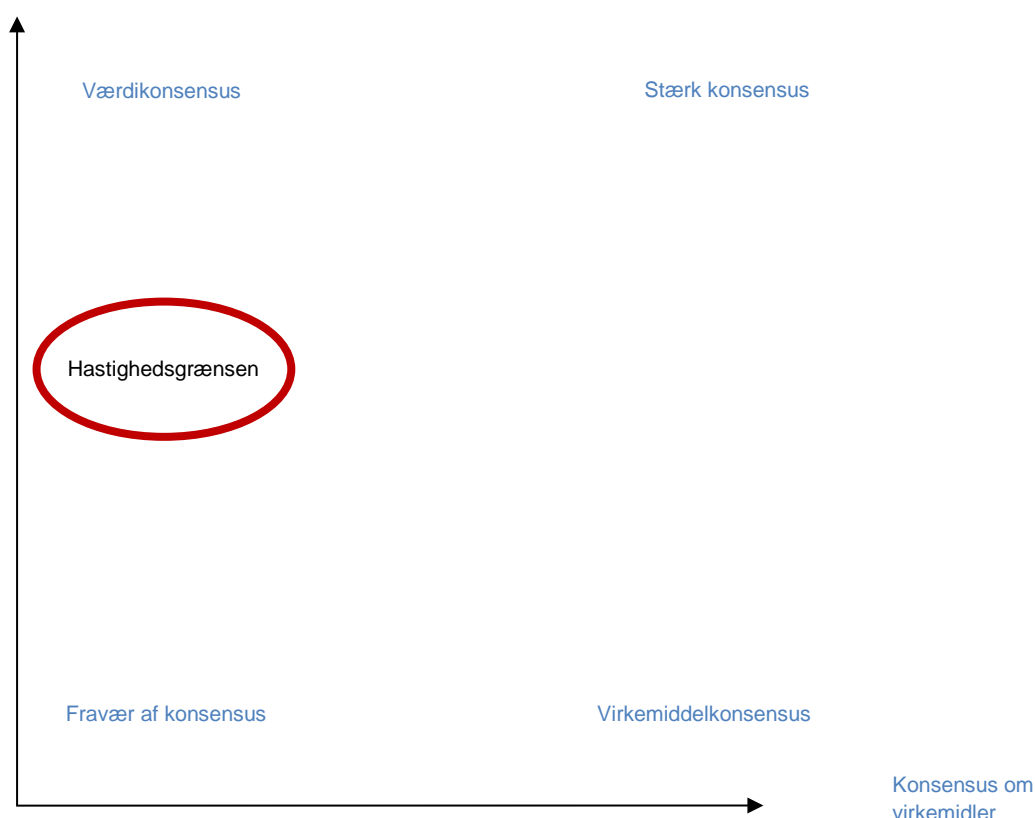
Opsamling om værdier og virkemidler

Vi vil her fokusere på det primære virkemiddel – den øgede hastighedsgrænse på motorvejene, som dominerer debatten. Casen om 130 km/t som generel hastighedsgrænse på motorvejene er i de år mellem 2001 og 2003, som vi i case studiet har haft fokus på, karakteriseret ved "be-

⁴ Dog findes i debatten om regeringens lovforslag en uenighed om stationær og ubemandet automatisk trafikkontrol, hvilket særligt debatteres under Folketingets 2. behandling af lovforslaget. Dette indgår imidlertid ikke blandt virkemidlerne i regeringens lovforslag. Debatten om ATK omtales i casen om automatisk trafikkontrol i kapitel 5.

grænset konsensus” om værdier og ”ingen konsensus” om det primære virkemiddel (130 km/t). I årene efter Folketingets beslutning om den nye hastighedsgrænse sker tilsyneladende en udvikling i retning af det, som vi betegner som ”begrænset konsensus” om det primære virkemiddel, en begrænset konsensus, som dog ikke inkluderer den perifere opposition i form af Enhedslisten (se Sørensen & Siren, 2012).

Konsensus om
værdier



Figur 3. Politisk konsensus i casen om 130 km/t på motorvejene 2001-2003.

3.2.2 Videnanvendelse

Vi har afgrænset analysen af videnanvendelse i dette case-studie til det notat, som Vejdirektoratet udarbejder i foråret 2002 om de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af at hæve hastighedsgrænsen på motorvejene til 120 km/t på cirka 50 % af vejene og 130 km/t på cirka 15 % af vejene. Notatet udarbejdes i marts 2002 i forbindelse med det første lovudkast, som Venstres folketingsgruppe er skeptiske overfor. Notatet ajourføres senere ved fremlæggelsen af lovforslaget op til Folketingets 1. behandling i begyndelsen af oktober samme år (Vejdirektoratet 2002f).

Notatets titel er ”Færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af en generel hastighedsgrænse på 120 km/t på motorveje”, og er baseret på ”en første gennemgang af motorvejsnettet” og på internationale erfaringer og undersøgelser. Det indeholder fem afsnit om konsekvenserne af

øget hastighed; konsekvenserne af øget politikontrol og højere bødestrafte; vejtekniske problemstillinger af betydning for færdselssikkerheden; vejtekniske indsatser og ulykkesudviklingen på de danske motorveje. Som også nævnt tidligere vurderer direktoratet, at gennemsnitshastigheden på 120-vejene vil stige med tre km/t sammenlignet med den daværende faktiske hastighed på 118 km/t for personbiler, mens den faktiske hastighed på 130-vejene vil stige med 6 km/t. De trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af den øgede hastighed præsenteres i en tabel i notatets første afsnit. Vejdirektoratets vurdering af konsekvenserne er baseret på internationale undersøgelser af sammenhængen mellem hastighedsændringer og ændringer i antal ulykker, primært fra Sverige og USA, men den er også baseret på tidligere ændringer af hastighedsgrænser på motorveje i Danmark (Vejdirektoratet, 2002f).

Den nævnte tabel, som i notatet fremstår som indeholdende notatets vigtigste budskab, ser således ud:

Tabel 3. Konsekvenser ved indførelse af en hastighedsgrænse	
Stigning i antal dræbte/år	2-3
Stigning i antal tilskadekomne/år	8-17
Stigning i antal personskadeulykker/år	6-12

Konsekvenser ved indførelse af en hastighedsgrænse på 120 km/t på cirka 50 % af motorvejsnettet og 130 km/t på cirka 15 % af motorvejsnettet (Vejdirektoratet, 2002f)

Direktoratet understreger i notatet, at "antallet af tilskadekomne og dræbte er forbundet med usikkerhed, blandt andet vedrørende hastighedsudviklingen og vedrørende de vejtekniske forudsætninger i de udenlandske undersøgelser, der ligger til grund". Det pointeres desuden, at det ikke har været muligt at beregne konsekvenserne af den kombinerede løsning med forhøjede hastighedsgrænser, intensivering af politiets kontrol og skærpede sanktioner, som lovforslaget indeholder, men direktoratet antager, "at den øgede politikontrol mv. vil indebære, at de ovenfor angivne uheldskonsekvenser vil være maksimumtal, mens de faktiske uheldskonsekvenser vil kunne være lavere" (Vejdirektoratet, 2002f). Notatets beregningsmetode ligger i øvrigt til grund, da Vejdirektoratet senere vurderer de let ændrede trafikikkerhedsmæssige effekter af det ændrede lovforslag efter regeringens forhandlinger med Dansk Folkeparti (Folketingets Retsudvalg, 2002; Trafikministeriet, 2003c).

Bliver notatet *anvendt*? Notatet bliver udførligt refereret i lovforslagets bemærkninger. Mange tabeller fra notatet indgår i bemærkninger, herunder den ovenfor viste tabel. Notatet indgår endvidere i sin helhed som et bilag til lovforslaget (Justitsministeriet, 2002). Også i Folketingets forhandlinger om lovforslaget refereres flittigt til notatet og især tabellen ovenfor. Tallene fra tabellen om to til tre flere dræbte pr. år er de mest omtalte tal i folketingsdebatterne (Folketinget, 2002c, 2003a og 2003b). Også i pressen refereres Vejdirektoratets notat (bl.a. Jyllands-Posten, 2002a). Der er således ingen tvivl om, at information fra notatet refereres, og at det dermed anvendes i den politiske proces.

Men har notatet så også indflydelse på den politiske beslutning om lovforslaget? Anvendelsen af notatet i den politiske debat er karakteriseret ved, at de partier, som er imod lovforslaget, henviser til tabellen ovenfor fra Vejdirektoratets notat og i særdeleshed bruger vurderingen om flere dræbte. Fx siger Socialdemokraternes Jacob Buksti under Folketingets 1. behandling af

regeringens lovforslag, at "det fremgår klart af bemærkningerne, at vedtagelsen af det her forslag betyder, at der bliver slået flere mennesker ihjel. Det står klart, at vedtagelsen af det her lovforslag, som det er udformet, betyder, at der bliver slået to-tre mennesker mere ihjel i trafikken end ellers" (Folketinget, 2002c: Jacob Buksti) og Enhedslistens Keld Albrechtsen henviser i samme debat til "de oplysninger, Vejdirektoratet har fremlagt om, at konsekvensen af det her lovforslag vil være 2-3 flere døde" (Folketinget, 2002c: Keld Albrechtsen). Ved 3. behandlingen beder Socialdemokraternes Sandy Brinck tilsvarende den konservative ordfører bekræfte, at "i bemærkningerne til justitsministerens lovforslag står der, at dette medfører et drabsantal på 2-3 ekstra om året" (Folketinget, 2003b: Sandy Brinck).

Regeringspartierne derimod lægger vægt på den usikkerhed, som er forbundet med vurderingen og som Vejdirektoratet også selv påpeger, og politikere fra disse partier sætter spørgsmålstegn ved Vejdirektoratets vurdering. Således siger Venstres ordfører, Karsten Nonbo, i Folketingssalen, at "[d]et er altså meget svært at spå om fremtiden, og jeg må nok sige, at jeg godt vil have lidt undervisning af Vejdirektoratet i, hvordan man beregner sig frem til, at der dør en eller to mere om året" (Folketinget, 2002: Karsten Nonbo). Og Helge Adam Møller fra Det Konservative Folkeparti siger tilsvarende, at "[d]et skulle ikke undre mig, og det håber jeg meget at se i løbet af 2-3 år, når det her er indført, at der faktisk bliver færre dræbte og kvæstede på de danske motorveje" (Folketinget, 2003b: Helge Adam Møller). Dansk Folkeparti henviser i deres argumentation under Folketingets forhandlinger ikke eksplicit til Vejdirektoratets vurdering af antal dræbte og tilskadekomne som følge af lovforslaget. Men man må forstå partiets udtalelser sådan, at de næppe forventer, at en højere hastighedsgrænse vil have disse negative konsekvenser (Folketinget, 2002c: Per Dalgaard).

I pressen stilles også spørgsmål ved vurderingen om flere dræbte på motorvejene. Venstres Karsten Nonbo citeres således for en bemærkning om, at der "ikke [er] sagligt belæg for at sige, at det vil give flere dødsfald" (Ritzaus Bureau, 2003d), og Jyllands-Posten taler i en ledende artikel om, at "[m]inisteren har [...] ladet sig besnakke af sine embedsmænd, blandt andet med udsagn om, at landets motorveje slet ikke er bygget til hastigheder på 130 km/t, og at resultatet følgerlig ville blive flere dræbte og kvæstede", hvilket betegnes som et "horribelt standpunkt" (Jyllands-Posten, 2002b).

I et interview til dette projekt taler en borgerlig politiker i dag om, at man ved beslutningen om at hæve hastighedsgrænsen på motorvejene sad viden "fuldstændig overhøring".

Selvom notatet fra Vejdirektoratet - og særligt vurderingen af det forventede øgede antal dræbte - i vid udstrækning anvendes, er beslutningstagerne ikke enige om at tage det til sig og lade det influere på den politiske beslutning. Den pågældende viden fra Vejdirektoratet anvendes som argument af den alternative og perifere opposition, men afvises eller problematiseres af regeringspartierne og den samarbejdende opposition. Den pågældende viden har altså ikke en rolle som et instrument til at afgøre sandt eller falsk, men er derimod udtryk for det, som vi i afsnit 2.2.2 betegnede "viden som argument". Notatet fra Vejdirektoratet anvendes i den politiske debat, men ændrer næppe nogle holdninger hos debattørerne fra det fremlægges sammen med det første udkast til lov, som afvises af Venstres Folketingsgruppe i marts 2002.

Tidligere udgaver af notatet og andre notater fra Vejdirektoratet om de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af højere hastighedsgrænser på motorvejene før marts 2002 (fx Vejdirektoratet, 2001a, 2001b, 2001c, 2002b) synes at spille en instrumentel rolle i processen forud for lovudkastet. Således må man forstå regeringsgrundlaget sådan, at alle strækninger på motorvejene skal have en hastighedsgrænse på 130 km/t med mindre der er konkrete grunde for andet. Men regeringen foreslår jo i første omgang kun 130 km/t på cirka 15 % af strækningerne

og senere på cirka 55 %, hvilket i et interview med en deltager i processen forklares med, at man ikke kunne "sidde overhørig, at eksperterne pegede på, at dele af vejnettet ikke var indrettet til en hastighedsgrænse på 130 km/t". Vejdirektoratets viden om sammenhængen mellem hastighedsgrænser og trafiksikkerhed betragtes altså i regeringen og Justitsministeriet som sand – eller i hvert fald sandsynlig, hvilket indebærer, at den oprindelige politiske udmelding ændres, og det tyder på, at den pågældende viden har en instrumentel rolle i centraladministrationen forud for lovudkastets fremlæggelse. Den tilgængelige empiri gør det imidlertid ikke muligt at analysere præcist, hvilke viden-dokumenter, som har den rolle og hvordan denne viden mere præcist influerer processen. Vejdirektoratets viden om trafiksikkerhedsmæssige effekter af den højere hastighedsgrænse kan også have spillet en instrumentel rolle for inklusion af de kompenserende og øvrige trafiksikkerhedsfremmende initiativer i den pakke af tiltag, som regeringens lovforslag omhandler. Casen illustrerer således også, at de to regeringspartier mødes af viden, som de ikke behøvede at tage så alvorlig, da de var oppositionspartier.

4 Case om klippekort

Danmark har siden midten af 2005 haft et såkaldt "klippekortsystem" som supplerende sanktion for kørekortindehavere ved overtrædelser af færdselsloven. Systemet indebærer, at førere af køretøjer, som begår tre grovere forseelser indenfor en periode på tre år, frakendes førerretten betinget. En betinget frakendelse indebærer, at føreren skal bestå en teoriprøve og en køreprøve indenfor tre måneder. Dumper man til en af prøverne, skal man aflevere kørekortet, og får det først igen, når begge prøver er bestået. Efter den betingede frakendelse har man tre års prøvetid, og begår man indenfor prøvetiden endnu en forseelse, der normalt giver betinget frakendelse, mister man kørekortet i mindst et halvt år (Lov nr. 267 af 21. april 2004; Politiet, 2012c).

En række forseelser præsenteres i loven som de grovere forseelser, som indgår i klippekortsystemet. Én af forseelserne drejer sig om overskridelse af tilladt hastighed med mere end 30 %. Overskridelse af hastighedsgrænserne har vist sig at stå for cirka 80 % af klippene (Politiet, 2012a), og det er netop denne del af klippekortsystemet, som er case studiets fokus. Vi ser således ikke på andre elementer i klippekortsystemet eller på andre sanktioner, som også indgik i loven⁵.

Lovforslaget, som indfører klippekortsystemet fremsættes i 2003 i VK-regeringens tid. Det vedtages i 2004, og træder i kraft i 2005. Senere anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen i sin strategi fra 2007 at skærpe kriteriet for at tildele klip ved hastighedsovertrædelser, således at kriteriet ved hastighedsgrænser over 60 km/t skulle reduceres fra 30 % til 20 % (Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 35). Vi har i case-studiet primært fokus på perioden fra 2000 og frem til kort efter Færdselssikkerhedskommissionens forslag om klip ved 20 %.

4.1 Forløb

Fremskridtspartiet og Færdselssikkerhedskommissionen

Et sanktionssystem ved grovere trafikforseelser, så kørekortindehavere via point eller klip i kørekortet mister førerretten, når et antal grovere forseelser er registreret, har i mange år været debatteret. Således fremsatte Fremskridtspartiet⁶ i 1988 forslag om indførelse af et pointsystem (Folketinget, 1988) og Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan samme år indeholdt også et forslag herom (Arbejdsgruppen, 1991). Både i 1991 og 1995 vurderede arbejdsgrupper under Færdselssikkerhedskommissionen perspektiverne i et sådant system (Arbejdsgruppen, 1991 og Arbejdsgruppen, 1995). Vurderingerne var imidlertid overvejende skeptiske.

Vigtige begivenheder:

- 2000: Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan med forslag om klippekort.
Frihed 2000 forslag om klippekort.
- 2001: VK-regering tiltræder.
- 2003: Lovforslag om klippekort fremsættes.
- 2004: Lov vedtages
- 2007: Færdselssikkerhedskommissionen foreslår klip ved 20 % overskridelse af tilladt hastighed.

⁵ Lovforslaget indebar bl.a. også, at den generelle grænse for betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsovertrædelser blev nedsat fra 70 til 60 %, og en generel forhøjelse af bødeniveauet ved grovere hastighedsovertrædelser (Lov nr. 267 af 21. april 2004).

⁶ Fremskridtspartiet var et dansk libertariansk parti, stiftet i 1973, og repræsenteret i Folketinget indtil 1999.

Således blev det anført, at "der ikke nogetsteds kan findes dokumentation for, at et egentlig pointsystem har en færdselssikkerhedsmæssig effekt" (Arbejdsgruppen, 1991: 31), og aktiviteterne førte ikke til indførelse af denne type sanktionssystem.

Før og imod

Først i begyndelsen af det nye årti bliver det til noget. Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra foråret 2000 foreslår i et afsnit med særlig fokus på unge, mandlige bilister, at "det undersøges, hvorvidt en form for klippekort til kørekortet kan være med til at forbedre trafik sikkerheden generelt – og særligt de unge bilisters ulykkesrisiko" (Færdselssikkerhedskommissionen, 2000: 21). Samtidig genfremsætter en folketingsgruppe dannet af løsgængere fra Fremskridtspartiet, Frihed 2000⁷, et forslag til folketingsbeslutning om indførelse af et klippekortssystem (Frihed 2000, 2000). Folketingsdebatten om forslaget viser bred tilslutning til ideen om et sådant sanktionssystem. Kun partiet Venstre udtrykker eksplicit modstand mod forslaget. Partiets Svend Heiselberg finder således forslaget "fuldstændig urimeligt og tåbeligt" og begrundet det bl.a. med, at "bilisterne efterhånden føler, at de har fået restriktioner nok trukket ned over hovedet" (Folketinget, 2000). Regeringspartierne, som på dette tidspunkt består af Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre, ytrer sig positivt om forslaget, men kan ikke tilslutte sig, fordi en arbejdsgruppe netop – i forlængelse af Færdselssikkerhedskommissionens forslag – er nedsat til at analysere muligheder for og konsekvenser af et sådant system (Arbejdsgruppe, 2003; Folketinget, 2000).

Rapport og lovforslag

Arbejdsgruppens rapport udgives i september 2003. I rapporten beskrives de tidligere arbejdsgruppers anbefalinger, udenlandske erfaringer, den færdselssikkerhedsmæssige effekt, forholdet til gældende regler i færdselsloven, den praktiske udformning af et klippekortssystem samt de økonomiske konsekvenser. Arbejdsgruppen har ikke foretaget en vurdering af, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at indføre en sådan ordning i Danmark, men alene analyseret, hvordan og med hvilke konsekvenser det kan gøres. I stedet for et egentlig pointsystem, hvor forskellige forseelser takseres til forskellige point, anbefaler arbejdsgruppen et udvidet frakendelsessystem, der tager udgangspunkt i det eksisterende frakendelsessystem i færdselsloven. Arbejdsgruppen finder, at systemet kun skal omfatte førere af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, og de vurderer, at tre forseelser indenfor to år skal udløse betinget frakendelse af førerretten. Et klip skal bl.a. udløses ved overskridelse af den tilladte hastighed med 30 %. Selvom Færdselssikkerhedskommissionen knyttede et klippekortssystem særligt til unge trafikanter, ser arbejdsgruppen ikke behov for en særlig ordning for unge trafikanter. Indførelse af et klippekort indebærer, at politiet fremover skal håndtere og kontrollere klip i et meget stort antal færdselssager, som hidtil er blevet afgjort med simple bødeforlæg. Det vil indebære betydelige ændringer i politiets centrale edb-systemer, og det vurderes at tage 1½ år at etablere de nødvendige ændringer (Arbejdsgruppen, 2003). Et bilag i rapporten er et notat udarbejdet af Danmarks Transportforskning⁸, og det omhandler klippekortets mulige effekter på færdselssikkerheden.

I 2001 er en ny, borgerlig VK-regering kommet til. I sit supplerende regeringsgrundlag to år senere skriver den klippekortssystemet ind (VK-regeringen, 2003). Samtidig med færdiggørelsen af arbejdsgruppens rapport arbejder den nye regering således på et lovforslag om et klippekort, og et udkast sendes i oktober 2003 i høring til en lang række organisationer og myndigheder. Alle

⁷ Frihed 2000 blev dannet 1999 af hele Fremskridtspartiets folketingsgruppe, som forlod partiet. Frihed 2000 opløstes igen i 2001.

⁸ Danmarks Transportforskning er siden blevet til DTU Transport.

høringsparter bakker i deres svar op om indførelse af klippekortet. Forenede Danske Motorejere (FDM), Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Motorcykelbranchens Landsforbund, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Sælgere og Dansk Taxiråd finder dog behov for lempelser. Fx finder Danske Sælgere ikke, at en overskridelse af hastighedsgrænsen med mere end 30 % skal være omfattet af klippekortordningen, men at bøde er tilstrækkeligt (Danske Sælgere, 2003). Omvendt anbefaler Rådet for Større Færdselssikkerhed⁹ ubetinget frakendelse af førerretten i op til seks måneder i stedet for som foreslået betinget frakendelse (Rådet for Større Færdselssikkerhed, 2003). Der er også andre ønsker om skærpelser, men de vedrører andre elementer i lovforslaget, end det som er case studiets fokus.

November 2003 fremsætter justitsminister Lene Espersen lovforslag om klippekortsystemet. I store træk er lovforslaget i overensstemmelse med anbefalingerne fra arbejdsgruppen. Der er dog enkelte forskelle. Blandt andet er der i lovforslaget lagt op til, at betinget frakendelse af kørekortet skal ske ved tre grovere forseelser indenfor tre år og ikke - som arbejdsgruppen foreslog - to år. For nye kørekortindehavere (det vil i særlig grad sige unge trafikanter) foreslås det, at blot to grovere forseelser indenfor tre år skal udløse kørselsforbud. Desuden udvides listen over forseelser, som medfører frakendelse (Justitsministeriet, 2003b og 2003c).

Venstre: Fin balance

Under 1. behandlingen af lovforslaget lægger Venstre ud, altså det parti som et par år tidligere under debatten om forslaget fra Frihed 2000 var det eneste kritiske parti. Ordføreren er denne gang Karsten Nonbo, som året før er blevet formand for Færdselssikkerhedskommissionen. Han henviser i sin ordførertale både til kommissionens handlingsplan og til det supplerende regeringsgrundlag, og slår fast, at bilisterne "har mest respekt for at miste kørekortet, og derfor bliver vi nok desværre nødt til at tale et sprog, som gør, at alle kan forstå, hvad vi mener". Ordføreren karakteriserer lovforslaget som indeholdende en "fin balance mellem det gule kort ved en enkelt overtrædelse og den barske kost for notoriske fartbøller" (Folketinget, 2003c: Karsten Nonbo). Det er altså en noget anden position, end den Venstre stod for under debatten af beslutningsforslaget fra Frihed 2000.

Tilslutning i Folketinget

Samme toner slås an af alle øvrige partier. Dansk Folkeparti ser særligt lovforslaget som en indsats overfor unge og "den til tider fuldstændig vilde og hæmningsløse ræsen i vore byer, som nogle af disse unge præsterer" (Folketinget, 2003c: Per Dalgaard). Det Konservative Folkepartis ordfører, Helge Adam Møller, som tidligere har været formand for Færdselssikkerhedskommissionen, tilkendegiver, at han "i mange år har kæmpet for det". Han finder, at det er et godt forslag, "fordi det i virkeligheden ikke vil berøre det kæmpestore flertal af alle danske bilister og motorcyklister. Ok, de – eller vi – vil måske en enkelt gang hvert fjerde eller hvert femte år få et klip, for selv den bedste kan det jo ske, at man laver en fejl i trafikken [...] Men de, der vil blive ramt, er jo dem, der groft og systematisk uge efter uge eller dag efter dag bryder loven. [...] Altså dem, om hvem man indimellem siger, at de kører råddent. Det er ikke så mange, men der er nogen, og de skaber ulykker. De vil ganske hurtigt få deres tredje klip, og så kan de ikke betale sig fra det mere. [...] Så vi vil få sorteret det lille mindretal fra, som faktisk er årsag til ganske mange dræbte og kvæstede i trafikken" (Folketinget, 2003c).

Også Enhedslisten bakker op om lovforslaget med en bemærkning om, at partiet normalt ikke er for højere straffe, men "på dette område tror vi, at man kan forebygge forseelser ved udsigten til bøder og især frakendelse af kørekortet" (Folketinget, 2003c: Line Barfod).

⁹ I dag Rådet for Sikker Trafik.

Kritikken mod forslaget knytter sig altovervejende til spørgsmålet om kontrol: Hvad hjælper det at øge sanktionerne, hvis den færdselskontrol, som skal finde lovovertræderne, er begrænset. Et synspunkt, der fremføres af oppositions ordførere fra Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten (Folketinget, 2003c: Frode Sørensen, Marie Daugaard og Line Barfod) og ministeren svarer, at der i nylige aftaler er sat midler af til at styrke kontrollen og at regeringen i forbindelse med klippekortordningen er bevidst om, at "det er meget væsentligt for retshåndhævelsen og for respekten for de nye regler, at færdselspolitiet er synligt" (Folketinget, 2003c: justitsministeren).

Efter 1. behandlingen håndteres lovforslaget i Retsudvalget. Udvalgets spørgsmål til ministeren og udvalgets betænkning såvel som 2. og 3. behandling i folketingssalen rejser ikke spørgsmål eller debat af betydning for bestemmelsen om klip ved overskridelse af den tilladte hastighed på 30 % (Folketinget, 2004a og 2004b; Folketingets Retsudvalg, 2004), og forslaget vedtages uændret og enstemmigt ved 3. behandling i april 2004.

Hvorfor på det tidspunkt?

Hvorfor er det i 2003 og 2004 muligt at vedtage klippekortet i konsensus, når tidligere forslag og udrædninger ikke blev til noget? Det empiriske grundlag gør det ikke muligt at besvare det spørgsmål fyldestgørende. Måske forklaringen er en kombination af flere forhold. For det første har regeringen i 2003 – og i et meget polariseret politisk miljø – fået vedtaget den øgede generelle hastighedsgrænse på motorvejene, som er beskrevet i kapitel 3. Regeringen kan derfor have interesse i at markere sig med et trafikikkerhedspolitisk initiativ. Samtidig kan man konstatere, at tilsvarende initiativer i stigende omfang vinder opbakning i lande omkring os, bl.a. Norge og Sverige (Justitsministeriet, 2003c, bemærkningerne). Forslagets lancering som et forslag, der i særlig grad retter sig mod unge bilister, gør det formentlig mere acceptabelt i hvert fald for en del af Folketingets partier. Og endelig kan de politiske beslutningstagere måske være påvirket af, at antallet af dræbte i trafikken i første halvdel af 00'erne i nogle år falder og i andre år stiger, så man i nogle år kan opleve behov for en ekstra indsats for at vende kurven. En repræsentant for Rådet for Større Færdselssikkerhed henviser således til det øgede antal dræbte og kvæstede fra 2001 til 2002 som et argument for bl.a. klippekortet (Sell, 2003).

Trods vedtagelsen i april 2004 er det først i september 2005, at den nye ordning træder i kraft. Det skyldes tilsyneladende de ændringer i politiets centrale edb-systemer, som er nødvendige for at indføre klippekortsystemet (BT, 2005).

Effekter

I den første tid efter ikrafttræden vurderes klippekortets effekter på trafikikkerheden uhyre positivt (Berlingske Tidende, 2005; BT, 2006; Jyllands-Posten, 2005; Politiken, 2006). Og i en "foreløbig evaluering" fra Rigsadvokaten og Rigspolitiet får ordningen også pæne ord med på vejen. Det noteres i evalueringen bl.a., at 77.758 personer ved udgangen af 2006 har fået ét klip, mens kun 3.799 har fået to klip. På den baggrund konkluderes, at "klippekortordningen allerede må anses for at have haft en præventiv effekt" (Rigsadvokaten og Rigspolitiet, 2007: 5). En opinionsundersøgelse, som Rådet for Større Færdselssikkerhed får gennemført, viser endvidere, at 86 % betragter ordningen som en god eller meget god idé, mens kun 4 % betragter den som dårlig eller meget dårlig (Rådet for Større Færdselssikkerhed, 2007).

Klip ved 20 %?

Godt et år efter klippekortets trådte i kraft, stiger gennemsnitshastigheden på vejene igen. Med det som begrundelse citeres Venstres Karsten Nonbo for, at klippekortordningen må skærpes: "I dag ved folk præcis, hvornår de risikerer at få et klip. Og det betyder, at man er begyndt at køre tættere på grænsen. Derfor skal vi overveje at give et klip allerede når man kører 20 % for

stærkt", siger han. Forslaget præsenteres i kombination med differentierede hastighedsgrænser på landevejene, hvorved han forstår, at man på visse strækninger kan hæve grænsen fra 80 til 90 eller 100 (Jyllands-Posten, 2006a). Mens Nonbo tilkendegiver, at han håber på Færdselssikkerhedskommissionen opbakning til forslaget (Jyllands-Posten, 2006a), vender Jyllands-Posten sig i en ledende artikel mod det og taler om en "formynderisk tankegang" og "Nonbos nonsens" (Jyllands-Posten, 2006b).

Begge forslag ender i kommissionens handlingsplan. I planen fra maj 2007 anbefaler kommissionen således at skærpe klippekortsystemet "for fartovertrædelser ved fartgrænser over 60 km/t, så grænsen sættes ved en overskridelse på 20 pct", ligesom også differentierede fartgrænser i det åbne land anbefales (Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 35 og 46). Det fremgår af dokumenter i sagen, at ikke alle kommissionens medlemmer er enige i anbefalingen om klip ved 20 % (Justitsministeriet, 2007a), og også Justitsministeriet udtrykker "betænkeligheder ved anbefalingen" (Justitsministeriet, 2007a).

I de efterfølgende år er det således heller ikke et initiativ, som sættes i værk. På et møde tilkendegiver repræsentanter for ministeriet, Rigsadvokaten og Rigspolitiet, at anbefalingen er "meget vidtgående", at man "risikerer at miste den folkelige opbakning bag ved klippekortordningen", ligesom også "skræmme-effekten" af ordningen vil miste styrke, fordi mange vil bestå den kontrollerende køreprøve (Justitsministeriet, 2007a). De samme synspunkter fremgår af en notits til ministeren (Justitsministeriet, 2007b).

I overensstemmelse med tilkendegivelserne noteres i senere statusnotater over opfølgning på 2007-handlingsplanen, at Justitsministeriet "ikke aktuelt har planer" om at indføre en sådan ordning (Justitsministeriet, 2008b og 2009). Heller ikke partier i Folketinget søger i beslutnings- eller lovforslag at fremme en skærpelse af klippekortsystemet. SF's ordfører efterlyser dog en "gennemgang af den nuværende klippekortordning" under 1. behandlingen af lovforslaget om vanvidskørsel (se kapitel 6), og hun nævner eksplicit klip i kortet ved "overskridelse af hastighederne med 20 pct. i stedet for de 30 pct., der gælder i dag" (Folketinget, 2010a: Karina Lorentzen Dehnhardt). Måske det begrænsede engagement i klip ved 20 % skyldes, at tilhængerne (bl.a. fra drøftelser i Færdselssikkerhedskommissionen) ved, at et sådant forslag ikke kan opnå flertal i Folketinget.

4.2 Analyse

Hvad kan man så lære af forløbet om klippekortsystemet, som vi ovenfor har beskrevet? Det spørgsmål besvarer vi nedenfor under to overskrifter: konsensus og videnroller.

4.2.1 Konsensus

Formålet med klippekortet og bestemmelsen om klip ved 30 % overskridelse af hastighedsgrænsen er at reducere antallet af ulykker og dermed forbedre trafiksikkerheden. Det er motivationen for Frihed 2000 med deres tidlige beslutningsforslag, og det er ligeledes motivet bag regeringens lovforslag. Loven skal bidrage til en "væsentlig reduktion i antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken" (Justitsministeriet, 2003c, bemærkningerne). Samme værdi henviser de politiske partiers ordførere til under debatterne i folketingssalen. Kun Venstres Svend Heiselberg lægger ved sin stillingtagen til beslutningsforslaget fra Frihed 2000 i stedet vægt på, at undgå restriktioner overfor bilisterne. En position, som ikke senere i forløbet udtrykkes af Venstres repræsentanter. Tilsvarende består et hensyn i at sikre bilisternes opbakning til loven, hvilket tilsyneladende er en af årsagerne bag afvisningen af at ændre klippet, så det tages i anvendelse allerede ved fartoverskridelser på 20 %. Udtrykket om, at det skal være "rimeligt",

som Venstres ordfører nævner, ser vi som udtryk for dette hensyn. Samlet betegner vi dette som en værdi om "bilistens frihed". Med terminologien fra afsnit 2.2.1, figur 2, vurderer vi, at hvad angår værdier hersker der i slutningen af case-forløbet næsten "fuldkommen konsensus".

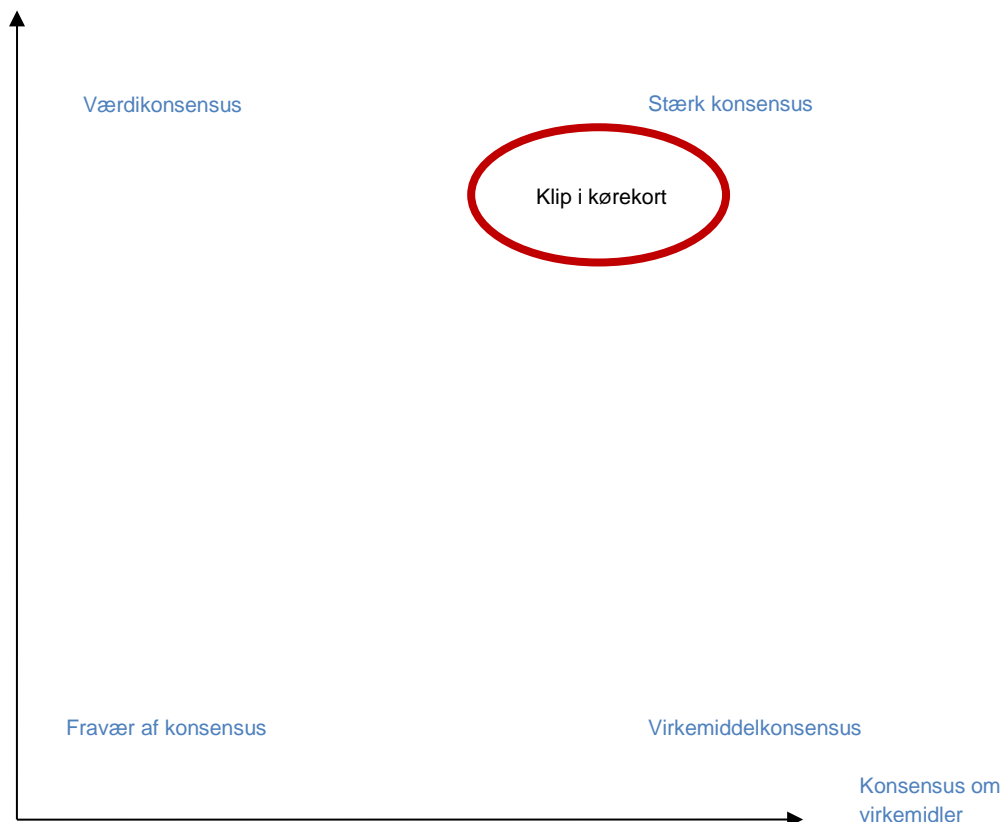
Hvad angår det konkrete virkemiddel om klip i kørekortet ved 20 eller 30 % hastighedsoverskridelse er der ikke megen uenighed at spore blandt Folketingets partier. Initiativet kommer oprindeligt fra nye partier på højrefløj. Men fra 2000 og særligt under debatten af regeringens lovforslag i 2003 og 2004 udvikles en omfattende enighed blandt alle Folketingets partier, hvilket også bekræftes af, at lovforslaget vedtages enstemmigt (Folketinget 2004b). Med den introducerede terminologi vil vi betegne det som "fuldkommen konsensus om virkemidlet".

Ordførerne fra Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti opstiller under Folketingets debat en Os-Dem figur, hvor 'Os' repræsenterer "det kæmpestore flertal af alle danske bilister og motorcyklister", som "måske en enkelt gang hvert fjerde eller femte år [vil] få et klip" eller "vil få det gule kort ved en enkelt overtrædelse". Mens 'Dem' er repræsenteret ved unge, der præsterer "den til tider fuldstændig vilde og hæmningsløse ræsen i vore byer" og andre "notoriske fartbøller", som "groft og systematisk uge efter uge eller dag efter dag bryder loven" og "kører råddent". Dette skel mellem Os og Dem, hvor de pågældende ordførere særligt tilkendegiver, at lovforslaget vil ramme 'Dem', bidrager måske til at etablere enighed om klippekortet og om den konkrete sanktion om klip ved 30 % hastighedsoverskridelse. En historisk analyse af dansk hastighedspolitik peger tilsvarende på flere politikeres etablering af et skel mellem "de næsten lovlydige borgere" på den ene side og "vanvidsbilisterne" på den anden (Sørensen & Siren, 2012: 8).

Når det drejer sig om 20 %-klippet, som anbefales af Færdselssikkerhedskommissionen, så hersker tilsyneladende nogen uenighed i kommissionen, og Justitsministeriet er skeptisk. Ingen politiske partier forfølger imidlertid aktivt sagen i årene efter Færdselssikkerhedskommissionens lancering af forslaget, enten fordi de ved, at forslaget ikke vil nyde opbakning politisk, eller fordi de selv er kritiske overfor forslaget. 20 %-klippet er altså karakteriseret ved nogen uenighed, som dog ikke tegner særlig artikuleret.

Der synes altså at være stor konsensus om selve virkemidlet, men nogen uenighed om den konkrete kalibrering af det (20 eller 30 %). Samlet vil vi karakterisere casen om klip for hastighedsoverskridelse ved relativ stærk konsensus i slutningen af case-forløbet, som illustreret i figuren herunder.

Konsensus om
værdier



Figur 4. Politisk konsensus i casen om klip i kørekortet for hastighedsoverskridelse.

4.2.2 Viden

Den bid af viden, hvis rolle vi her vil analysere, er det notat, som Danmarks Transportforskning udarbejder (Danmarks Transportforskning, 2003) til rapporten om indførelse af et klippekortssystem, som en arbejdsgruppe barsler med i 2003 (Arbejdsgruppen, 2003). Notatet omhandler klippekortets mulige effekter på færdselssikkerheden.

Notatet er kort – otte sider - og indeholder foruden en kort introduktion et afsnit om sammenhængen mellem overtrædelser og uheld, effekt af klippekortsystemer, almen og specialpræventiv effekt og samlet effekt. Vurderingen af effekterne sker med udgangspunkt i en række udenlandske undersøgelser. Disse viser, at der er en vis – om end ikke særlig stærk - sammenhæng mellem overtrædelser af færdselsloven og forekomsten af uheld, således at personer med mange overtrædelser også har forholdsvis flere uheld end andre. Det pointeres imidlertid, at det ikke er alle overtrædelser af regler, som det overhovedet er muligt at påvirke ved trusler om sanktioner (Danmarks Transportforskning, 2003).

Videre fremgår det af notatet, at undersøgelser af den generelle effekt af klippekortsystemer i en del tilfælde viser et fald i uheldstallet umiddelbart efter indførelsen. Det er imidlertid svært at henhøre nedgangen til lige netop klippekortsystemet, og det er uvist om effekten holder på længere sigt. Der findes ikke oplysninger, som kan anvendes ved vurdering af den almenpræventive effekt af et klippekortsystem. Den specialpræventive effekt kan dels angå førere, som har fået klip og vil undgå flere, dels førere, som har fået frakendt kørekortet og dermed får færre overtrædelser af færdselsloven. Undersøgelser tyder på, at bilister, der nærmer sig grænsen for frakendelse, påvirkes af sådanne systemer med en forholdsvis lavere uheldsrisiko til følge. Antallet af bilister, som får frakendt kørekortet, forventes at stige som følge af klippekortsystemet, og frakendelse af kørekortet har ifølge undersøgelser en positiv effekt. Da der imidlertid i det system, som arbejdsgruppen foreslår, er tale om betinget frakendelse, må denne effekt forventes at være begrænset. Samlet konkluderes i notatet, at det er "vanskeligt på baggrund af de udenlandske erfaringer at fastslå om et dansk klippekortsystem vil kunne få en varig effekt og i givet fald af hvilken størrelsesorden" (Danmarks Transportforskning, 2003).

Notatets hovedkonklusioner omtales i et afsnit i Arbejdsgruppens rapport (Arbejdsgruppen, 2003, afsnit 6.3) ligesom notatet indgår som bilag i rapporten. I bemærkningerne til regeringens lovforslag om klippekortet er notatets hovedkonklusioner ligeledes omtalt (Justitsministeriet, 2003c, bemærkningerne, afsnit 2.1.4). Vi kan altså konstatere, at notatet indgår i, refereres og dermed anvendes i de formelle dokumenter.

Det er også sandsynligt, at i hvert fald nogle af de politikere, som deltager i beslutningsprocessen, har læst notatet. En politiker henviser under 1. behandlingen af lovforslaget ret udførligt til Arbejdsgruppens rapport, hvor notatet refereres og indgår som bilag (Folketinget, 2003c: Frode Sørensen). Han omtaler dog ikke notatet og bruger i sin tale ikke informationer derfra. Der er under Folketingets debatter, samt i Retsudvalgets spørgsmål til ministeren og betænkning ingen eksplicitte henvisninger til notatet.

Har notatet *indflydelse* på den politiske stillingtagen? Der ytres i Folketingets debatter forholdsvis stor tiltro til effekten af et klippekortsystem, selvom flere ordførere som nævnt pointerer, at effekten er afhængig af kontrol. Særlig positiv er Det Konservative Folkepartis Helge Adam Møller, som taler om "en anderledes færdselskultur" og "en stor og markant øgning af færdselssikkerheden" som konsekvens af klippekortet (Folketinget, 2004b: Helge Adam Møller). Disse og andre ytringer i folketingsdebatterne med stor tiltro til klippekortets effekter er ikke i overensstemmelse med DTF-notatets vurderinger og hovedkonklusionen om, at man – på baggrund af de udenlandske undersøgelser – ikke kan fastslå om systemet vil have varig effekt. Udtalelserne kan antyde, at notatet ignoreres af politikerne, og at notatets indflydelse på den politiske stillingtagen er begrænset.

Politikerne kan altså have læst notatet, og ladet det indgå i deres stillingtagen med en konklusion om, at notatet ikke taler *imod* et system, som de selv tror på. Kun en politiker-type, som for at bakke op om klippekortordningen forudsætter, at viden *bekræfter* en varig positiv effekt på trafikikkerheden, vil kunne bruge notatet til at argumentere *imod* ordningen, og sådan blev notatet ikke anvendt i denne beslutningsproces¹⁰.

I afsnit 2.2.2 omtalte vi videns rationaliserende rolle, som indebærer, at politiske beslutninger, som af andre årsager allerede er under vejs, eller "ligger i kortene" bliver mere åbenlyse og

¹⁰ Under folketingsdebatten om beslutningsforslaget fra Frihed 2000 henviste Venstres Svend Heiselberg til en tidligere arbejdsgruppe som analyserede et klippekort – eller pointsystem, og som "ingen steder kunne finde dokumentation for, at et egentlig pointsystem har en færdselssikkerhedsmæssig effekt". Hvilket han brugte som argument for på daværende tidspunkt at afvise indførelse af et sådant system (Folketinget, 2000: Svend Heiselberg).

lettere at forsvare og udtrykke ved hjælp af den viden, som tilvejebringes. Vi skelnede mellem en stærk og en svag rationaliserende rolle. En stærk, rationaliserende rolle, hvor viden bakker op om den beslutning, som er undervejs, og en svag, rationaliserende rolle, hvor viden ikke bekræfter, men heller ikke afviser en sådan beslutning som fornuftig. I beslutningsprocessen med klippekortet kan DTF-notatet have haft en sådan 'svag, rationaliserende rolle' i den forstand, at DTF-notatet netop ikke positivt bekræfter, at et klippekortsystem i Danmark vil have gode og varige effekter for færdselssikkerheden, men heller ikke afviser det. Notatet lægger således ingen hindringer på vejen for den beslutning om klippekortet, som lå i kortene. Det kan politikerne have registreret, men netop på grund af notatets konklusion, som hverken taler for eller imod en klippekortordning, har de ikke lagt meget vægt på det, og heller ikke fundet det relevant at fremhæve under Folketinget behandling af lovforslaget.

5 Case om automatisk trafikkontrol

Automatisk trafikkontrol (ATK) i Danmark er en historie om et relativt langt forløb med forsøg og udredninger og ret få beslutninger, og hvor flere politiske aktører ofte tilkendegiver, at det hele går for langsomt.

Automatisk trafikkontrol i form af de mobile såkaldte fotovogne har i Danmark været anvendt i mange år. I casen her er fokus på forløbet fra 2003 og især fra 2007, hvor Færdselssikkerhedskommissionen i sin reviderede handlingsplan og på baggrund af erfaringer fra Norge og Sverige anbefaler ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol og frem til regeringen i august 2012 fremsætter forslag om at øge antallet af fotovogne¹¹.

ATK kan anvendes til kontrol af flere overtrædelser af færdselsloven, fx manglende brug af sikkerhedssele, anvendelse af mobiltelefon under kørsel og kørsel overfor rødt lys. I denne sammenhæng er vi imidlertid alene interesserede i anvendelse ved kontrol af motorkøretøjers hastighed, hvilket også er den anvendelse, som ATK primært har og er påtænkt at have i Danmark.

5.1 Forløb

Fotovogne

Fra slutningen af 1990'erne er der i Danmark forsøg med ATK, først i Odense og København, og senere også i andre byer (Vejdirektoratet, 2000 og 2003b). I 2000 anbefaler Færdselssikkerhedskommissionen, at forsøg med ATK skal "følges op og udbredes til hele landet" (Færdselssikkerhedskommissionen, 2000: 37). Og det sker. I forbindelse med behandlingen af finansloven for 2001 beslutter Folketinget, at automatisk trafikkontrol gradvist skal udvides til at dække hele Danmark (Politiet, 2012b; Rigspolitiet, 2007a: 5; Vejdirektoratet, 2003c: 3). Der er tale om de såkaldte 'fotovogne', hvor ATK-udstyr befinder sig i varevogne, som kan placeres forskellige steder efter behov.

Kriterier for anvendelse af fotovognene fastsættes. De må kun anvendes på ulykkesbelastede strækninger; skoleveje og veje ved institutioner; gennemfartsveje gennem mindre byer; veje med vejarbejde samt vejstrækninger, hvor hastigheden giver anledning til utryghed (Justitsministeriet, 2012c). Kriterierne fastsættes i VK-regeringens tid under en konservativ justitsminister.

Også forsøg med stationær ATK gennemføres i Århus i en periode i 2001 og 2002 i Århus (Rigspolitiet, 2007a).

¹¹ "Automatisk trafikkontrol" er defineret som observering og registrering af lovbrud i trafikken og identificering af køretøjet/føreren, som finder sted på en automatiseret måde, dvs. uden tilstedeværelse af politimandskab på det sted og tidspunkt, hvor lovbruddet finder sted (Elvik et al, 1997: 638). Udtrykket anvendes imidlertid også om de såkaldte fotovogne, selvom de er bemandede.

For og imod stationær ATK?

I de følgende år rejses spørgsmålet om stationær og ubemandet ATK flere gange af oppositionspartierne. Således påpeger repræsentanter fra Det Radikale Venstre, Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten, at øgede sanktioner har begrænset effekt, men at øget kontrol kan reducere hastighedsovertrædelser. Det sker bl.a. i forbindelse med to af de andre cases analyseret her i notatet. Således anbefaler oppositionspartierne i forbindelse med casen om 130 km/t på motorvejene, at der iværksættes "en systematisk gennemførelse af automatisk hastighedskontrol på alle motorvejsstrækninger" (Retsudvalget, 2003: 3), og under Folketingets 2. behandling af lovforslaget får stationær og ubemandet ATK betydelig opmærksomhed. Oppositionen henviser til udenlandske erfaringer, bedre økonomi og større sikkerhed for politiet ved at anvende ATK på motorveje frem for almindelig hastighedskontrol (Folketinget, 2003a: Magrete Auken, Sandy Brinck og Martin Lidegaard). Blandt regeringspartierne er Venstres ordfører, som tillige er formand for Færdselssikkerhedskommissionen, den mest positive. Han tilkendegiver, at partiet ikke har "sagt nej til ATK på motorveje", og henviser til at det anvendes bl.a. ved vejarbejde. "Jeg har ikke nogen fordomme over for ATK, hvis det kommer dertil", tilføjer han (Folketinget, 2003a: Karsten Nonbo). Repræsentanten fra Dansk Folkeparti finder også, at ATK er "ganske fint, der hvor der færdes mange mennesker, f.eks. omkring skoler på steder, hvor man notorisk ved, at der sker store ulykker". Men i forbindelse med lande og – motorveje "har det mere karakter af en pengemaskine end en reel kontrol, og det går vi bestemt ikke ind for" (Folketinget, 2003a: Per Dalgaard). Den konservative justitsminister er på samme linje og accepterer ATK, "hvor der er en særlig risiko", fx ved skoler og børnehaver. Men afviser et "generelt overvågningsregime". Hun taler om "en smag af big brother-samfund"; sætter et "frit og demokratisk Danmark" overfor "et kontrol- og overvågningssamfund"; spørger polemisk, om "vi alle skal have en chip i nakken?" og taler om, at "sætte folks frihed over styr af hensyn til retshåndhævelsen". I dette spørgsmål ser ministeren en principiel forskel mellem Socialdemokraterne, SF og Det Radikale Venstre på den ene side og regeringspartierne på den anden (Folketinget, 2003a: justitsministeren).

En tilsvarende debat udspiller sig i foråret 2004, hvor Socialdemokraterne op til ikrafttræden 30. april af 130 km/t som generel hastighedsgrænse på motorvejene, stiller forslag netop om automatisk trafikkontrol på udvalgte motorveje (Socialdemokraterne, 2004). Justitsministeren vender sig mod anvendelsen af ATK på motorveje, hvor ulykkesrisikoen er lille og fordi ATK "vil medføre øget overvågning af borgerne, hvilket jeg principielt er imod". Hun bemærker også, at der ved ATK "ikke er nogen direkte kontakt mellem politiet og fartsynderen". Trods generel skepsis og afvisning af anvendelse på motorveje, er der måske en lille åbning at spore, da ministeren bemærker, at "[u]heldsfrekvensen er langt højere på landeveje og i byer end på motorveje, og den automatiske trafikkontrol bør derfor rettes mod de vejstrækninger, hvor effekten er størst (Folketinget, 2004c: justitsministeren). Også ved den samtidige 3. behandling af klippekortet nævnes ATK på motorvejene som et kontroltiltag, der skal supplere de øgede sanktioner (Folketinget, 2004b: Magrete Auken).

Vigtige begivenheder:

- 2003/2004: Stationær ATK debatteres som muligt instrument i under debatter i Folketinget.
- 2007: Færdselssikkerheds-kommission foreslår stationær ATK i revideret handlingsplan.

I VK-regeringens reviderede grundlag indgår ATK.
- 2009: Forsøg med stationær ATK gennemføres på Sjælland.
- 2010: DTU rapport med evaluering af forsøget foreligger.
- 2011: SRSF-regering tiltræder.

Rigspolitiets notat om 500 ATK standere foreligger.
- 2012: Regeringen foreslår 75 ekstra ATK fotovogne.

Færdselssikkerhedskommissionens udspil

Det er imidlertid først i 2007, at Færdselssikkerhedskommissionen har fokus på stationær og ubemandet ATK i sine anbefalinger. Kommissionens reviderede handlingsplan indeholder således et forslag om "ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol (ATK) samt digital teknik til fotos"¹² (Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 42-43). Motor- og landeveje såvel som byer nævnes eksplicit som genstand for forsøg. I første omgang foreslås en arbejdsgruppe nedsat med repræsentanter fra Vejdirektoratet og politiet.

Den præcise baggrund for, at den reviderede handlingsplan indeholder et forslag om ATK, kender vi ikke. Vi vurderer det imidlertid sandsynligt, at Venstres Karsten Nonbo, som er formand for kommissionen, har stillet sig positiv under kommissionens behandling af forslaget. Allerede under Folketingets debat i 2003 tilkendegav han – som citeret ovenfor – at han ikke havde fordomme over for ATK. Tilsyneladende er også den konservative justitsminister og folketingsgruppe blevet mere positiv på dette tidspunkt, mens Venstres folketingsgruppe ikke er begejstret.

Venstres folketingsgruppe

I et brev til justitsministeren beskriver Karsten Nonbo i oktober 2007 stemningen i Venstres folketingsgruppe: "Vi havde 'stærekasserne' (automatisk, stationær hastighedskontrol) på vort gruppemøde d.d. – for 3. gang. Det er absolut en sag, som rører gruppen, og det er som at gå med en fakkel gennem et krudtmagasin". I brevet skitserer den trafikikkerhedspolitiske ordfører en række krav til en forsøgsordning med ATK:

- Der skal "[s]amtidig udarbejdes lovgrundlag for differentierede hastighedsgrænser – i opadgående retning".
 - De konkrete strækninger med ATK-forsøg skal "offentliggøres på nettet, og der skiltes kraftigt med oplysning om fotokontrol på strækningerne".
 - Forsøget skal evalueres, og hvis det skal gøres permanent skal det "godkendes i folketingsgrupperne", hvor "V[enstre] har ret til at sige nej, uanset om forsøget kan kaldes vellykket", og
 - Hvis forsøget gøres permanent skal det følges af en "udfasning af ATK-vognene [fotovognene]" for at spare ressourcer.
- (Nonbo, 2007 – parentes i original)

Karsten Nonbo beder i brevet justitsministeren om at fremsende et tilbud til Venstres folketingsgruppe med et sådant indhold, og beklager den omstændelige fremgangsmåde, men tilkendegiver, at "alternativet er helt sikkert et nej" (Nonbo, 2007).

Det er sandsynligt, at justitsministeren efterfølgende overfor Venstres folketingsgruppe bekræfter de fleste af vilkårene for ATK-forsøget¹³. Under overskriften "fartgrænser skal overholdes", skriver regeringen således i et nyt, revideret regeringsgrundlag kort tid efter, at regeringen "vil tage initiativ til, at der opsættes fastmonterede og ubemandede kameraer på udvalgte vejstrækninger med for høj hastighed og mange uheld", og at "[b]rugere af vejstrækningen skal informeres om kameraerne" (Regeringen, 2007: kapitel 19). Dette følges i begyndelsen af 2008 op af en særlig "Færdselssikkerhedspakke", som justitsministeren lancerer, og som det vigtigste initiativ indeholder forsøgsordningen med stationær og ubemandet ATK. I den pressemeddelelse som følger med pakken, argumenteres for ATK-forsøget med henvisning til et fald i antal

¹² Den digitale teknik drejer sig om, at der i de eksisterende fotovogne anvendes analog teknik, som det er meget tidskrævende og omstændeligt at anvende.

¹³ Bl.a. gennemføres senere forsøg med differentierede hastigheder på landeveje (Siren et al., 2012a: 14 og 19).

trafikdræbte fra 2001 til 2006, men en stor stigning i netop 2007 såvel som en stigning i hastigheden på alle vejtyper (Justitsministeriet, 2008a) 14.

ATK-forsøget

Godt et år senere har regeringen et forsøg klar med sådanne fastmonterede kameraer på Sjælland, også kaldet "stærekasser" (efter tysk inspiration). Ifølge pressens udlægning er baggrunden dels netop en stigning i antallet af dræbte i trafikken fra 2006 til 2007, dels inspiration fra Frankrig og Sverige, hvor ATK på udvalgte strækninger har medvirket kraftigt til reduktion i antallet af trafikdræbte (Ritzaus Bureau, 2008 og 2009). Kameraerne sættes op i begyndelsen af 2009 og får umiddelbart en positiv modtagelse i hvert fald i pressen, hvor der er overskrifter om, at "Landsbyer vil også have stærekasser" (Ritzaus Bureau, 2009), "Fotofælder er en succes" (Ritzaus Bureau, 2009b) og "Stærekasser kan redde 200 liv" (Ritzaus Bureau, 2009c).

Under forsøget opstår diskussion om den rette form for ATK. Mens de såkaldte "stærekasser" er det som også betegnes "punkt-ATK" fordi de alene måler hastigheden i en enkelt punkt, så anbefaler Lektor Harry Lahrman fra Aalborg Universitet i stedet "strækings-ATK", hvor den gennemsnitlige hastighed over en længere strækning måles (Hels et al., 2010, Politiken, 2009a). Harry Lahrman mener, at punkt-ATK kun nedsætter hastigheden præcist hvor de står og dermed resulterer i det som i andre lande betegnes "kængurukørsel". Han anbefaler i stedet strækings-ATK, som han mener, at der er gode erfaringer med i Holland (Politiken, 2009a, se også Lahrman, 2010).

V og K positive overfor forsøget

I slutningen af forsøgsperioden ytrer repræsentanter fra de tidligere skeptiske partier, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti sig positivt om forsøgets resultater og muligheden for efterfølgende at udbrede anvendelsen af stationær og ubemandet ATK. Justitsminister Brian Mikkelsen svarer på et udvalgs spørgsmål, at han "vil være meget positivt indstillet over for muligheden for at indføre en permanent ordning med ATK-standere" (Folketingets Retsudvalg, 2009e). I pressen tilkendegiver ordførere fra både Venstre og Det Konservative Folkeparti tilsvarende, at de ønsker ATK-standerne udbredt til hele landet hurtigst muligt. "Vi skal have dem op på trafikfarlige steder, altså ved skoler, ved vejkryds, ved større veje og ved indfaldsveje til byerne", siger fx Venstres Karsten Nonbo (Ritzaus Bureau, 2009).

I interview til dette projekt uddyber Det Konservative Folkepartis ordfører sit aktuelle syn på ATK. Partiet foretrækker den manuelle kontrol, hvor en betjent stopper alle biler, der kører for stærkt. For det første fordi det indebærer, at alle biler - også udenlandske biler og biler uden nummerplade - stoppes, og for det andet på grund af den pædagogiske og præventive effekt, han mener, det har, at blive stoppet af en politimand. Imidlertid indebærer den manuelle kontrol et stort ressourceforbrug sammenlignet med automatisk kontrol, og den konservative ordfører tilkendegiver, at "vi er nød til at bruge den automatiske hastighedskontrol". Også Dansk Folkepartis ordfører tilkendegiver, at "vi er meget positive overfor ATK", og tilføjer: "så længe det ikke bliver en pengemaskine", hvilket han finder er tilfældet, når ATK anvendes på steder og tidspunkter, hvor hastighed over fartgrænsen - efter hans vurdering - ikke svækker trafiksikkerheden. "Det skal være ved skoler, det skal være i tæt bebygget område og sådan noget", siger han. Et synspunkt, som også Venstres ordfører bakker op: "Vi skal have dem op på trafikfarlige steder, altså ved skoler, ved vejkryds, ved større veje og ved indfaldsveje til byerne", siger han (Ritzaus Bureau, 2009d).

¹⁴ Antallet af trafikdræbte i netop de år: 2001: 431; 2002: 463; 2003: 432; 2004: 369; 2005: 331; 2006: 306; 2007: 406; 2008: 406; 2009: 303; 2010: 255; 2011: 220.

Hvad så med strækings-ATK? I hvert fald Det Konservative Folkeparti vender sig mod strækings-ATK. Partiets ordfører bryder sig ikke om det forhold, at strækings-ATK forudsætter at alle bilister registreres: "[A]lle, som har kørt der, bliver registreret, også fuldstændig lovlydige borgere. Der har vi som konservative den holdning, at man ikke skal have mere overvågning eller registrering end højst nødvendigt, og det her er unødvendigt, det er overflødigt. Vi kan løse opgaven uden at skulle lave et overvågningssamfund, hvor man registrerer samtlige trafikanter, der kører på strækningen. Derfor er vi imod det her. Det skal kun være dem, der overtræder lovgivningen, som vi registrerer. Det er dem, vi er efter, det er ikke de lovlydige borgere". En anden årsag til afvisning af strækings-ATK er, at trafikanterne kan omgå kontrollen, ved på nogle dele af strækningen at køre stærkt og på andre dele langsomt (Folketinget, 2011: Tom Behnke; se også Berlingske Tidende, 2009b; Sørensen & Siren, 2012: 7). Den konservative justitsminister, Lars Barfoed, er imidlertid mere åben, da han efter forsøgets afslutning i besvarelse af et samrådsspørgsmål tilkendegiver, at han er "positivt indstillet over for alle former for ATK-teknologier, hvis de på en hensigtsmæssig og effektive måde kan bidrage til at sænke hastigheden på uheldsstrækninger, hvor der køres for stærkt, og dermed medvirke til at højne færdselssikkerheden". Hvorvidt der skal indføres strækings-ATK "er det imidlertid endnu alt for tidligt at sige noget om", og ministeren henviser til en rapport, som DTU Transport skal udarbejde om ATK, en rapport som bl.a. indeholder en vurdering af de sikkerhedsmæssige effekter af en eventuel permanent indførelse af ATK i større skala (Justitsministeriet, 2010).

Evaluering af forsøget

Rapporten fra DTU Transport publiceres i september 2010, og viser en klar positiv effekt på trafiksikkerheden ved implementering af to forskellige scenarier med opstilling af hhv. 100 og 500 ATK-standere. Ved opstilling af 500 standere og anvendelse af danske effekt-tal forventes det muligt at spare 10-15 % af personskadeuheldene på de større danske landeveje (Hels et al., 2010).

På baggrund af rapporten fra DTU beder justitsministeren Rigspolitiet om i samarbejde med Vejdirektoratet at udarbejde et oplæg til, hvordan indførelse af en landsdækkende ordning med ATK-standere kan ske (Ritzaus Bureau, 2010). "Det er en positiv evaluering. Derfor er jeg indstillet på, at vi nu skal gøre ordningen med stærekasser permanent og landsdækkende. Jeg tror, at vi måske lander et sted midt mellem 100-500 stærekasser", siger justitsministeren i den forbindelse. Han håber, at de første ATK-standere kan være sat op allerede inden nytår 2010 (Jyllands-Posten, 2010). Det skal vise sig at være en helt forkert vurdering.

Strækings-ATK

Tilsyneladende inspireret af rapporten fra DTU stiller SF i december 2010 beslutningsforslag i Folketinget om indførelse af strækings-ATK på særligt udsatte landevejsstrækninger. Tanken er, at etablere strækings-ATK på landeveje, som passerer gennem bysamfund. Forventningen er, at punkt-ATK vil få bilisterne til at køre kængurukørsel, hvor farten øges efter ATK-standeren, mens strækings-ATK i højere grad kan sikre en stabil lav hastighed på hele strækningen gennem landsbyen (SF, 2010). Forslaget støttes af Det Radikale Venstre og Enhedslisten, og hverken den konservative justitsminister eller Socialdemokraternes ordfører er afvisende. De peger på fordele og ulemper ved forskellige løsninger, men siger, at man må afvente oplægget fra Rigspolitiet og Vejdirektoratet (Folketinget, 2011: justitsministeren, Vibeke Grave). Den konservative ordfører afviser strækings-ATK med den tidligere nævnte begrundelse, mens Venstres repræsentant, Karsten Nonbo, introducerer en ny model, idet han taler for mobile ATK-standere, som så kan flyttes omkring og anvendes hvor der er behov, fx ved vejarbejde. En model, der også tænkes at reducere kængurukørsel (Folketinget, 2011: Tom Behnke, Karsten Nonbo; se også Berlingske Tidende, 2011).

Rigspolitiets forslag

I september 2011 er der folketingsvalg, og resultatet bliver en regering bestående af Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og SF. Regeringen skriver i sit grundlag, at den for at styrke trafiksikkerheden bl.a. vil "øge omfanget af den automatiske fartkontrol" (Regeringen, 2011: 31).

Flere gange både før og efter regeringsskiftet spørger folketingspolitikere, hvad der sker i sagen, og et samråd bliver det også til. Der er spørgsmål både fra højre og venstre side af Folketingssalen (Folketinget, 2010d; Justitsministeriet, 2010e, 2010f, 2010g, 2011, 2012a). Efter regeringsskiftet går der tilsyneladende kun fjorten dage, før et notat fra Rigspolitiet og Vejdirektoratet foreligger. Det offentliggøres imidlertid først mellem jul og nytår via Politikens aktindsigt i sagen, et forhold, som ikke falder i god jord hos politikere til højre og venstre for regeringen (Justitsministeriet, 2012a; Politiken, 2011).

Notatet fra de to statslige myndigheder anbefaler, at der opsættes minimum 500 ATK-standere. Det vil være tilstrækkeligt til at dække det samlede vejnet og have en god samfundsøkonomi. Anlægsudgiften anslås til cirka 250 mio. kr. Samtidig anbefaler notatet, at man i de tilfælde, hvor hastighedsgrænsen er overskredet med op til 30 %, hvilket medfører klip i kørekortet, skal kunne sanktionere ejeren af køretøjet og ikke føreren. Det vil lette politiets arbejde betydeligt, fordi politiet bruger betydelige ressourcer på at identificere føreren (Rigspolitiet, 2011).

Over forår og sommer 2012 udløser forslaget fra Rigspolitiet og Vejdirektoratet en debat om retssikkerhed, fordi en bilejer med forslaget risikerer at blive sanktioneret for noget, han ikke har gjort. Retsordførere fra både Socialdemokraterne og Venstre udtrykker sig i pressen kritisk (Jyllands-Posten, 2012). Endvidere genopliver forslaget atter debatten om den rette form for ATK. Skal ATK-standerne være stationære, eller – som Venstres ordfører har foreslået – mobile, så de kan flyttes rundt efter behov og reducere kænguru-kørsel (Ritzaus Bureau, 2012b)?

Den nye regerings 75 fotovogne

Endelig i august 2012 kommer så den nye regerings udspil i form af en "trafiksikkerhedspakke" for bl.a. at nedbringe "de meget store fartoverskridelser", som Justitsministeriet skriver i sin pressemeddelelse. Pakken indeholder flere elementer, herunder et forslag om at øge antallet af fotovogne (altså mobil ATK) fra 26 med yderligere 75 over en periode på 18 måneder. Når forslaget om stationære ATK-standere er forladt til fordel for fotovogne, skyldes det ifølge ministeriets pressemeddelelse, at det ville være "et komplekst, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt, som vil tage flere år at gennemføre". Dertil kommer usikkerhed i valget mellem punkt- og stræknings-ATK (Justitsministeriet, 2012c, parentes i citat er original). Rigspolitiet har tilsyneladende inspireret regeringen i sin beslutning, og bl.a. peget på, at fotovognene er en "hurtigere, billigere og mere fleksibel løsning" (Transportnyhederne, 2012a). Den af Venstres Karsten Nonbo foreslåede løsning med mobile ATK-standere nævnes ikke, men ligesom i argumentationen for Venstres model, argumenter Justitsministeriet med, at løsningen med fotovogne også gør det muligt "at flytte kontroltrykket rundt på vejnettet, når trafikbilledet og uheldsmønstret tilsiger det". Samtidig tilkendegiver regeringen at ville igangsætte et arbejde med henblik på at udarbejde en langsigtet strategi for brugen af ATK, herunder bl.a. perspektiverne ved ubemandet teknologi som ATK-standerne (Justitsministeriet, 2012c).

I Venstre er der tilsyneladende skepsis overfor løsningen med fotovogne. Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen taler om "mandskabskrævende pengemaskiner", og betoner, at partiet i stedet ønsker "stationære automatiske fartkontroller, der skal opstilles på farlige steder i trafikken ledsaget af tydelig skiltning" (Transportnyhederne, 2012b).

Da regeringen senere i august fremlægger sit finanslovsforslag for 2013 indgår fotovognene med 110 mio. kr. i 2013 og 225 mio. kr. årligt i 2014 og fremover (Finansministeriet, 2012a: 6), hvilket også indgår i den endelige finanslov (Finansministeriet, 2012b).

5.2 Analyse

5.2.1 Konsensus

Værdier

Hvad angår værdier efterlader casen indtryk af betydelig uenighed blandt de politiske partier frem til 2007, mens uenigheden derefter nedtones.

Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten argumenterer under debatterne i 2003 og 2004 først og fremmest med hensynet til trafikssikkerhed: Hastighedsovertrædelser har negative konsekvenser for sikkerheden, og løsningen er mere kontrol på motorvejene. Sikkerheden for de politibetjente, som alternativt skal udføre manuel kontrol på motorvejene indgår også som et hensyn. Hensynet til en bedre økonomi i den automatiske kontrol frem for den manuelle ligger også til grund for disse partiers argumentation. "Man vil spare penge, man vil spare ressourcer, og man ved, at det vil have en solid effekt på færdselssikkerheden", siger Det Radikale Venstres ordfører under en af debatterne i Folketinget (Folketinget, 2003a: Martin Lidegaard), hvilket kan stå som opsummering for de værdier, som disse partier lægger til grund i debatten.

Heroverfor står de værdier, som de daværende regeringspartier og Dansk Folkeparti på det tidspunkt lægger til grund i deres argumentation. Sikkerhedshensynet indgår også i disse partiers argumentation. De argumenterer således netop med, at ATK i givet fald skal anvendes, hvor "der sker store ulykker" og "er en særlig risiko". Derudover lægger disse partier i debatten om ATK vægt på to hensyn. For det første risikoen for overvågning. Man ønsker ikke et "kontrol- og overvågningssamfund", hvilket sættes overfor "folks frihed", en modsætning, hvor justitsministeren ser en principiel forskel mellem partierne. For det andet begrebet om en "pengemaskine". I beskrivelsen af case-forløbet er det på dette tidspunkt ordføreren for Dansk Folkeparti, som anvender det udtryk, om situationer, hvor ATK etableres, selvom overskridelse af hastighedsgrænsen efter hans vurdering ikke svækker trafikssikkerheden. Udtrykket "pengemaskine" forstås vi sådan, at staten ved kontrol og bøder opnår et provenu, selvom bøden ikke har nogen positiv adfærdsmæssig effekt på trafikssikkerheden. En "pengemaskine" er altså et instrument, som bidrager til unødvendig opkrævning af betaling fra bilisterne.

Hvor overvågning og unødigt opkrævning er væsentlige argumenter for regeringspartierne og Dansk Folkeparti i 2003 og 2004, sker der fra 2007 og frem en udvikling, hvor andre værdier i højere grad betones. Nu lægges pragmatisk vægt på ressourceforbruget, som reduceres ved anvendelse af ATK frem for manuel kontrol. Det hensyn anvendes også om udfasning af fotovognene i Venstres dialog med den daværende konservative justitsminister om etablering af stationære ATK-standere, og det er et argument den nye regering og Rigspolitiet anvender i 2012 for at prioritere 75 nye fotovogne frem for stationære ATK-standere (Transportnyhederne, 2012a). Bekymring for overvågning knyttes nu alene til strækknings-ATK, ligesom bekymringen for unødigt opkrævning (og udtrykket om en "pengemaskine") fortsat nævnes. Også en værdi om retssikkerheden indgår, da ATK kan skabe ulighed mellem danske og udenlandske biler. Retssikkerhed fremføres også af retsordførere fra både Socialdemokraterne og Venstre for så vidt angår Rigspolitiets forslag, hvor ejer – i stedet for fører - skal modtage sanktioner ved hastighedsoverskridelse på op til 30 %.

Hvad angår de værdier, som anvendes i debatten om ATK, er der sket en udvikling fra 2003 frem til i dag, idet en større grad af konsensus er etableret. Mens "begrænset konsensus" eksisterede først i perioden er der i dag tæt på "fuldkommen konsensus" om værdierne: Den pragmatiske tilgang og fokus på ressourcebesparelse står tilsyneladende i centrum på tværs af partigrænser koblet med hensynet til trafiksikkerhed og overvejelser om retssikkerhed for køretøjs-ejere. Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti betoner dog fortsat bekymringen for unødigt opkrævning (pengemaskine), overvågning ved stræknings-ATK og retssikkerheden mellem udenlandske og danske bilister.

ATK virkemiddel

Virkemidlet er i dette tilfælde forskellige modeller for automatisk trafikkontrol: punkt-ATK i form af stationære eller mobile ATK-standere, stræknings-ATK og fotovogne.

Hvad angår de stationære ATK-standere udvikler der sig fra Færdselssikkerhedskommissionen udspil og det nye, reviderede regeringsgrundlag i 2007 til forsøgsperiodens afslutning bred konsensus om stationære ATK-standere (de såkaldte stærekasser). Sådan fremstår det, når de trafiksikkerhedspolitiske ordførere udtaler sig, og det bekræftes af spørgsmål til sagen fra både højre og venstre side af folketingssalen. Dog består formentlig stadig en uenighed om, hvorvidt standerne kan anvendes på motorveje.

Imidlertid opstår en debat om stræknings-ATK, som skiller vandene. SF er særligt aktive på den front og har i en folketingsdebat i begyndelsen af 2011 opbakning fra Det Radikale Venstre og Enhedslisten, mens Venstres og især Det Konservative Folkepartis ordførere er skeptiske. Socialdemokraternes ordfører og den daværende konservative justitsminister tilkendegiver under debatten åbenhed overfor forskellige ATK-løsninger.

Under ovennævnte folketingsdebat og senere i forløbet gør Venstres trafiksikkerhedspolitiske ordfører, Karsten Nonbo, sig til talsmand for mobile ATK-standere, som kan flyttes omkring efter behov.

Ved den nye regerings udspil i august 2012 er det øget anvendelse af fotovogne, som regeringen introducerer sammen med en langsigtet strategi for brug af ATK, og det indgår i regeringens finanslovforslag. Venstre ytrer sig negativt om den løsning. De kriterier, som regeringen vil lægge til grund for anvendelse af fotovogne er identiske med de kriterier, som i 00'erne blev fastsat af VK-regeringen og en konservativ justitsminister (Justitsministeriet, 2012c).

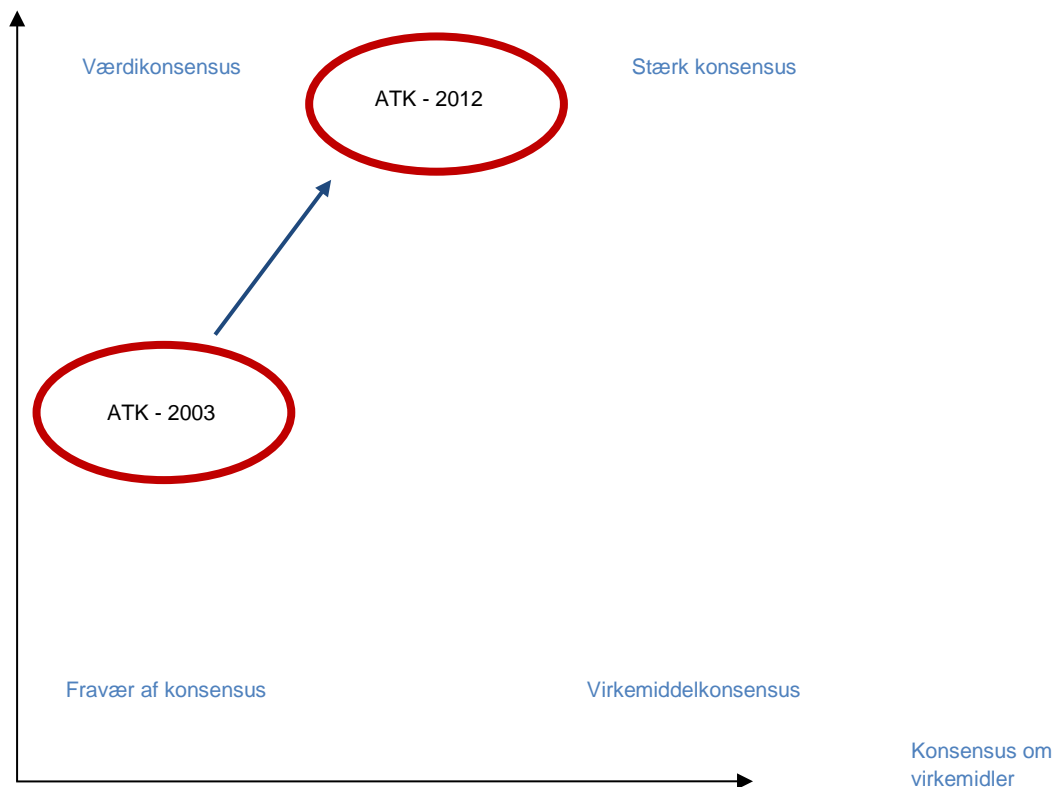
Trods bevægelse og udbredt politisk accept af at anvende ATK, så består fortsat uenigheder om det konkrete virkemiddel. Der findes et bredt felt af muligheder i form af punkt-ATK, stræknings-ATK, mobile standere og fotovogne.

Fra "ingen konsensus" mellem regeringspartierne, den samarbejdende og den regeringsalternative opposition, så er der sket så store politiske tilnærmelser og bevægelser, at vi vil betegne situationen som præget af "begrænset konsensus".

Opsamling om værdier og virkemiddel

Casen om ATK viser betydelig udvikling over årene hvad angår konsensus om værdier og virkemiddel. Med udgangspunkt i de operationaliseringer af konsensus-begrebet, vi skitserede i figur 2 kan vi se en udvikling fra begrænset konsensus til næsten fuld konsensus hvad angår de værdier, som politikere lægger til grund i deres vurderinger; og fra ingen konsensus til begrænset konsensus hvad angår virkemidler. Udviklingen er anskueliggjort i figuren nedenfor.

Konsensus om
værdier



Figur 5. Udviklingen i politisk konsensus i casen om Automatisk Trafikkontrol fra 2003 til 2012.

5.2.2 Viden

Det viden-dokument, vi her forfølger, er rapporten fra DTU Transport, som bl.a. evaluerer forsøget med stationære ATK standere på Sjælland (Hels et al., 2010). Det er sagens mest omfangsrige viden-dokument om de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af at etablere et landsdækkende system med ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol.

Rapporten fra DTU Transport er på godt 70 sider. Den er bestilt af Justitsministeriet og har haft en tilknyttet følgegruppe med repræsentanter fra Justitsministeriet, Rigspolitiet, Transportministeriet og Vejdirektoratet. Foruden en sammenfatning på knap seks sider, indeholder rapporten afsnit om det danske ATK-forsøg; internationale erfaringer om især punkt-ATK; to scenarier om indførelse af punkt-ATK i større skala; effektvurdering af de to scenarier samt endelig en samfundsøkonomisk vurdering.

I de to scenarier er indsatsen koncentreret om landeveje, og der tænkes opstillet hhv. 100 og 500 ATK-standere i hvert scenarie. Standere forudsættes opsat i serier på tre til fem med en gennemsnitlig afstand på ca. fem km og dette benævnes serie-ATK. I scenarierne opereres både med at opstille standerne i den ene og i begge køreretninger.

I begge scenarier har ATK en positiv effekt på trafiksikkerheden med færre personskadeuheld, jf. tabellen nedenfor, som indgår i rapporten. Den konservative vurdering er beregnet med værdier fra den internationale litteratur.

Tabel 4. Forventet antal årligt sparede personskadeuheld på landeveje i de to scenarier				
Scenarie (antal standere)	ATK i én retning		ATK i begge retninger	
	Vurdering med danske effekt-tal	Konservativ vurdering	Vurdering med danske effekt-tal	Konservativ vurdering
Scenarie 1 (100 standere)	13 (3,2 %)	3 (0,8 %)	9 (2,2 %)	2 (0,6 %)
Scenarie 2 (500 standere)	66 (15,9 %)	17 (4,1 %)	46 (11,1 %)	12 (3,0 %)

Antallet af sparede personskadeuheld er sat i forhold til statslige hovedlandeveje. Tallene i parentes er procent af samtlige personskadeuheld på denne vejtype (Hels et al., 2010: 44).

Der er ingen tvivl om, at rapporten fra DTU Transport anvendes i tiden efter udgivelsen. Rapportens analyser og konklusioner citeres flittigt i pressen, og den daværende justitsminister, Lars Barfoed, citeres i pressen for at omtale rapportens positive konklusioner om ATK: "Jeg har noteret mig, at det i rapporten konkluderes, at indførelse af de såkaldte stærekasser på landsplan, forventes at ville give betydelige positive effekter på hastigheden og dermed også en væsentlig reduktion af personskadeuheld", siger ministeren fx (Ritzaus Bureau, 2010). Også antallet af standere, som DTU rapporten op Figur 7. Politisk konsensus i cases fra hastighedspolitikken

ererer med overtages af ministeren. "Jeg tror, at vi måske lander på et sted midt mellem de 100-500 stærekasser", er han citeret for at sige, ligesom han omtaler den "samfundsmæssige gevinst, fordi det vil betyde færre ulykker, færre dræbte og færre kvæstede", hvilket også er en pointe fra rapporten (Jyllands-Posten, 2010).

Med begrundelse i rapporten iværksættes det notat om den mere præcise gennemførelse af en landsdækkende ordning med ATK, som Rigspolitiet og Vejdirektoratet gennemfører (Rigspolitiet, 2011).

Rapportens omtale af strækings-ATK er muligvis det, som inspirerer SF til at fremsætte det omtalte beslutningsforslag om strækings-ATK. I beslutningsforslaget henvises i hvert fald til publikationen og noget af rapportens terminologi, hvilket dog ikke behøver være inspireret af rapporten (SF, 2010). Også i den efterfølgende folketingsdebat henvises til rapporten fra DTU Transport af ministeren og flere ordførere (Folketinget, 2011). Det notat fra Rigspolitiet og Vejdirektoratet, som et års tid senere anbefaler at opsætte minimum 500 ATK-standere henviser flittigt til rapporten (Rigspolitiet, 2011).

Rapporten fra DTU Transport bliver altså i stort omfang registreret, i et eller andet omfang læst, den anvendes som reference i den offentlige debat og i Folketinget og den er måske baggrunden for iværksættelsen af notatet fra Rigspolitiet og Vejdirektoratet – og anvendes i hvert fald som argument for at det arbejde sættes i gang. Rapporten bliver således flittigt anvendt.

Har rapporten så også indflydelse på de politiske beslutninger om ATK? Vi har i forløbsbeskrivelsen af casen redegjort for, hvordan der fra 2007 og fremefter etableres en politisk langt mere positiv holdning til stationær ATK – præget af høj grad af konsensus. Den udvikling er baggrunden for, at forsøget med ATK overhovedet kan iværksættes, og allerede i slutningen af forsøgsperioden før evalueringen fra DTU Transport foreligger, er justitsministeren og regeringspartier-

nes og Dansk Folkepartis ordførere positive overfor at udbrede ordningen med ATK til hele landet. DTU rapporten kan således ikke betragtes som det afgørende instrument for at vende den politiske stemning til fordel for ATK.

I denne sammenhæng har rapporten den rolle, som vi i afsnit 2.2.2 betegnede "viden som rationaliserende", dvs. at politiske beslutninger, som af andre årsager allerede er under vejs bliver mere åbenlyse og lettere at forsvare eller udtrykke ved hjælp af den viden som tilvejebringes. En sådan stærk, rationaliserende rolle har DTU rapporten formentlig for den udvikling mod en mere positiv, politisk holdning til ATK, som er etableret fra 2007 og frem til i dag. Det er således en rolle, som rapporten har for processen, mens det endelige resultat (fotovognene) ikke anbefales i DTU rapporten.

Det ville være interessant også at analysere, hvilken anvendelse, indflydelse og rolle, DTU rapporten har for den endelige beslutning om at anskaffe 75 ekstra fotovogne. En analyse heraf forudsætter imidlertid empiri i form af Justitsministeriets sagsakter fra den periode, og disse kom vi først i besiddelse af efter afslutning af arbejdet med analyse af casen, jf. afsnit 2.4.

6 Case om vanvidskørsel

I begyndelsen af juni 2010 vedtog Folketinget i enstemmighed et lovforslag om blandt andet vanvidskørsel. Loven indeholdt flere bestemmelser, som ikke direkte vedrører hastighedspolitik, bl.a. om kørsel i alkohol- og narkopåvirket tilstand og forenkling af sagsbehandlingen i visse typer af færdselsstraffesager. De elementer i loven, som vi fokuserer på i case-studiet, er følgende sanktioner:

- Fængselsstraf for bl.a. hensynsløs kørsel og uagtsom legemsbeskadigelse og drab i forbindelse med den type kørsel, hvilket i store træk fordobles. Hensynsløs kørsel kan bl.a. være kørsel med høj hastighed. Begrebet "hensynsløs kørsel" indgår i forvejen i den da eksisterende færdselslov, hvor det at føre køretøj på en "særligt hensynsløs" måde omtales, og det kan netop være et resultat af høj hastighed (Justitsministeriet, 2010c, bemærkningerne, afsnit 3.2.1.1).
- Mulighed for ubetinget frakendelse af kørekortet, hvis føreren kører med en hastighed på 200 km/t eller derover, eller hvis man overskrider en hastighedsgrænse med mere end 100 %, mens man samtidig kører over 100 km/t.
- Udvidelse af ordningen med obligatorisk konfiskation af motorkøretøjer, idet konfiskation nu bliver obligatorisk i tilfælde, hvor en fører tre gange på tre år begår forseelser, som hver især begrundes ubetinget frakendelse af kørekort (bl.a. høj hastighed).

Vi har i case-studiet fokus på forløbet i 2009 og 2010, hvor Danmark har en regering bestående af Venstre og Det Konservative Folkeparti, og med først Brian Mikkelsen og senere Lars Barfoed som justitsministre fra Det Konservative Folkeparti.

6.1 Forløb

Stor bevågenhed i pressen

I perioden fra 2006 og frem til 2010 får særlig hensynsløs kørsel stor bevågenhed i dansk presse, og udtryk som "vanvidskørsel" og "vanvidsbilist" bliver i pressen anvendt i stort omfang (Ehlers, 2011). Politikerne er ikke upåvirkede (bl.a. Ekstrabladet, 2009; Politiken, 2009b, 2009c), og Det Konservative Folkepartis ordfører på området, Tom Behnke, henvender sig et par gange til sin partikollega i justitsministerstolen, Brian Mikkelsen, med forslag til initiativer (Behnke, 2009a og 2009b). I en af sine mails pointerer han, at "der bør strammes op, og [...] inden DF [Dansk Folkeparti] nu finder på at fremsætte et beslutningsforslag, bør vi tage teten" (Behnke, 2009a). Over sommeren 2009 påbegyndes overvejelser om initiativer i ministeriet (Justitsministeriet, 2009b og 2009c), bl.a. med input fra Rådet for større Færdselssikkerhed (Rådet for større Færdselssikkerhed, 2009), og i slutningen af september 2009 fremlægger justitsministeren en såkaldt "Tryk Trafik-Pakke". I ministeriets pressemeddelelse om pakken pointeres, at anledningen til pakken er, at der "[i] løbet af foråret og sommeren har [...] været en række tilfælde, hvor blandt andet groft hensynsløs kørsel og spirituskørsel har ført til voldsomme trafikulykker og tragiske dødsfald" (Justitsministeriet, 2009d), og ministeren citeres for, at "folk, der vælger at spille hasard med andres liv og forlig-

Vigtige begivenheder:

- 2006-2010: Vanvidskørsel har stor bevågenhed i dansk presse.
- 2009: VK-regeringen fremlægger 'Tryk Trafik-Pakke' inkl. indsats mod vanvidskørsel.
- 2010: Lovforslag mod vanvidskørsel fremsættes og vedtages enstemmigt i Folketinget.

hed" bl.a. ved "kørsel med ekstremt høje hastigheder" nu vil blive mødt med "nogle meget markante og konsekvente sanktioner", og han citeres yderligere for et håb om, at "det [er] et sprog, som de pågældende kan forstå, så vi i fremtiden ser færre tragiske ulykker af denne karakter. Der er ingen grund til at lægge fingrene imellem – der er ingen undskyldning for den helt uansvarlige adfærd, som vi rammer med de nye skærper" (Justitsministeriet, 2009d). For så vidt angår hastighed indeholder "Tryk Trafik-Pakken" netop de tre elementer, som vi nævnte tidligere om øget fængselsstraf, ubetinget frakendelse af førerretten og obligatorisk konfiskation af køretøjer.

Lovudkast i høring

I begyndelsen af det nye år, er Justitsministeriet klar med et udkast til lovforslag efter retningslinjerne i "Tryk Trafik-Pakken". Udkastet sendes i høring, hvor nogle høringsparter påpeger, at den trafiksikkerhedsmæssige effekt af strengere straffe generelt ikke er stor, og at det i stedet er opdagelsesrisikoen og dermed kontrol, der skal til. Der optræder også i høringssvarene nogen divergens om bestemmelserne vedrørende ubetinget frakendelse af førerretten. Dansk Cyklist Forbund og Rådet for Sikker Trafik anfører, at den ubetingede frakendelse bør gælde alle steder uanset hastighedsbegrænsningen, og således også ved hastigheder under 100 km/t. I sine kommentarer til høringen skriver Justitsministeriet som svar, at det vil "være en uforholdsmæssig reaktion ved særligt lave hastighedsgrænser på f.eks. 30 eller 40 km i timen", og ministeriet tilføjer som eksempel, "hvor en bilist f.eks. om natten på en øde skolevej overser et skilt med en hastighedsbegrænsning på 30 km i timen og derfor fortsætter med at køre 61 km i timen" (Justitsministeriet, 2010a: 11). Omvendt finder Danske Motorcyklister Råd, at det er for vidtgående at fastsætte ubetinget frakendelse ved hastigheder over 200 km/t, ligesom de også finder stramningen af konfiskationsreglerne unødvendige. Generelt er høringsparterne dog positivt stemt overfor lovforslaget (Justitsministeriet, 2010a).

Da lovforslaget fremsættes i Folketinget er en ny konservativ justitsminister kommet til, Lars Barfoed. Ved fremsættelsen har lovforslaget undergået nogle ændringer, men netop forslagens bestemmelser om hastighed, har ikke undergået substantielle forandringer. Hovedformålet er – i ministerens formulering – "at forbedre færdselssikkerheden gennem strafskærper på færdselsområdet og præventive foranstaltninger, der retter sig mod trafikanter, som groft tilsidesætter hensynet til andre i trafikken" (Justitsministeriet, 2010b).

Et bilag til lovforslaget indeholder et notat fra Rigsadvokaten om kørekortfrakendelse ved meget høje hastigheder. Notatet fokuserer i hovedsagen på at redegøre for det retlige grundlag i færdselsloven og straffeloven og for retspraksis. Men det indeholder også et lille afsnit på ca. ½ side med oplysninger fra politikredsene vedrørende omfanget af problemet med meget høje hastigheder og håndteringen af det. På den baggrund konkluderer Rigsadvokaten, at "der foreligger meget få sager med kørsel med meget høje hastigheder i niveauet 200 km/t og derover. Dette skyldes formentlig både, at kørsel af denne art er forholdsvis sjælden, og at strafforfølgning af sådan kørsel yderligere forudsætter, at der foreligger tilstrækkelig bevis for hastigheden, typisk i form af hastighedsmåling foretaget af politiet. Der synes således ikke at være udpræget praktisk behov for en særlig regel om ubetinget frakendelse af kørsel med hastigheder i det nævnte niveau" (Rigsadvokaten, 2009).

Retsfølelsen

Folketinget førstebehandler lovforslaget i april 2010. Et par ordførere trækker et klart skel mellem de almindelige, hensynsfulde bilister på den ene side og vanvidsbilisterne på den anden. Fx siger én, at "langt hoveddelen af den danske befolkning er blevet mere ansvarlig og meget mere lydhør over for argumenterne om, at man skal opføre sig hensynsfuldt i trafikken", hvilket han

sætter over for "en lille gruppe, som om muligt kører endnu mere vanvittigt, end de nogensinde har gjort før", og en anden siger, at "[h]eldigvis er der jo ikke så mange, der kører helt vanvittigt i trafikken – heldigvis er der ikke ret mange. Men de, der gør det, skaber så megen utryghed og så megen usikkerhed i trafikken for alle andre, at vi naturligvis skal skride meget markant ind over for dem" (Folketinget, 2010a: Karsten Nonbo og Tom Behnke).

Tilslutningen til lovforslaget er stor. Hele vejen rundt er der opbakning til at gøre noget. Alle støtter lovforslaget, om end nogle gerne ser mindre ændringer. Fx ønsker Dansk Folkeparti indført minimumsstraffe, og SF ønsker også en stramning af klippekortordningen¹⁵. Både Det Radikale Venstre og Enhedslisten stille spørgsmål ved, om der nu ér behov for at hæve straffesammene for denne type af overtrædelser. Det Radikale Venstres repræsentant spørger, om højere straf virker overfor netop disse mennesker, og bemærker, at "der er i og for sig ikke argumenteret specielt for det andet end med, at højere straffe altid er en god idé" (Folketinget, 2010a: Lone Dybkjær). Justitsministeren svarer på spørgsmålet, at han "tror" højere straffe hjælper "i en vis udstrækning", og tilføjer: "[M]en jeg mener også, når vi taler om højere straffe, især når det gælder vanvidsbilister, at det er et spørgsmål om at tage hensyn til retsfølelsen i befolkningen" (Folketinget, 2010a: Lars Barfoed).

Betænkning og vedtagelse

Efter 1. behandlingen behandles forslaget i Retsudvalget, som bl.a. skal skrive betænkning over det. Under udvalgets arbejde stilles en række spørgsmål til justitsministerens besvarelse. Af i alt 18 spørgsmål er 14 stillet af repræsentanter fra Dansk Folkeparti, som således forekommer særlig engageret i lovforslagets udformning.

I slutningen af maj er udvalget færdig med sin betænkning. Her fremgår det ikke overraskende, at alle medlemmer af udvalget indstiller lovforslaget til vedtagelse, men dog med forskellige ændringsforslag, som ligger i forlængelse af markeringerne under 1. behandlingen. Også justitsministeren har stillet ændringsforslag. Det eneste ændringsforslag, der vedrører hastighed er stillet af SF. Partiet foreslår, at bestemmelsen om de særligt grove hastighedsoverskridelser ændres, så ubetinget frakendelse af kørekortet skal ske også ved hastighedsoverskridelser i områder med en grænse på 20, 30 eller 40 km/t og ikke alene hvis man samtidig med overskridelsen også kører over 100 km/t. Dette er i overensstemmelse med høringsvarene fra Dansk Cyklist Forbund og Rådet for Sikker Trafik (Folketingets Retsudvalg, 2010).

Ved 2. behandlingen får ændringsforslaget fra SF kun opbakning fra Det Radikale Venstre og Enhedslisten, og afvises således sammen med en del andre ændringsforslag. Der er under behandlingen i Folketinget ikke nogen debat om ændringsforslaget. Lovforslaget vedtages under 3. behandlingen alene med tilføjelse af justitsministerens ændringsforslag (Folketinget, 2010b og 2010c).

I januar 2012 tilkendegiver den nye regerings justitsminister, Morten Bødskov, at det endnu er for tidligt at udtale sig om effekterne af lovforslaget (Justitsministeriet, 2012b).

¹⁵ Vi omtalte således i kapitel 4, hvordan SF's ordfører efterlyser en "gennemgang af den nuværende klippekortordning" og foreslår klip i kortet ved "overskridelse af hastighederne med 20 pct. i stedet for de 30 pct., der gælder i dag" (Folketinget, 2010a: Karina Lorentzen Dehnhardt).

6.2 Analyse

6.2.1 Konsensus

I lovforslagets bemærkninger såvel som i ministerens fremsættelsestale begrundes forslaget med henvisning til trafikssikkerhed: Man ønsker med forslaget at forbedre trafikssikkerheden gennem straffeskærpelser.

"Bilistens frihed" kan være baggrunden for afvisningen af ændringsforslaget om, at ubetinget frakendelse af kørekortet også skal ske ved 100 % hastighedsoverskridelse i områder med en grænse på 20, 30 eller 40 km/t. Justitsministeriet omtaler det således som en "uforholdsmæssig reaktion". Det bør bemærkes, at også Socialdemokraterne - sammen med de borgerlige partier - stemmer ændringsforslaget ned.

En yderligere *værdi* fremgår af debatten i Folketingssalen. I en dialog med Det Radikale Venstres repræsentant, Lone Dybkjær, der stiller spørgsmål ved effekten af lovforslaget og efterlyser "et straffesystem, der virker, frem for et straffesystem, der er symbolsk" (Folketinget, 2010a: Lone Dybkjær), svarer justitsministeren med henvisning til "retsfølelsen i befolkningen". Han tilkendegiver en tro på, at højere straffe "i en vis udstrækning" vil hjælpe på problemet med vanvidskørsel, men pointerer, at det også er et spørgsmål om at adressere retsfølelsen i befolkningen (Folketinget, 2010a: justitsministeren). Også andre argumenterer i debatten om lovforslaget med henvisning til retsfølelsen (Berlingske Tidende, 2009a; Ekstrabladet, 2007; Politiken, 2009b).

Når flere ordførere i Folketingets debatter (Folketinget, 2010a: Lone Dybkjær og Line Barfod) og nogle af deltagerne i den høring, som finder sted forud for lovforslagets fremsættelse (Justitsministeriet, 2010a) udtrykker skepsis, ser vi det som udtryk for, at disse parter finder, at formålet med et sådant lovforslag bør være hensynet til trafikssikkerhed, mens henvisningen til retsfølelsen i hvert fald ikke i sig selv er et tilstrækkeligt argument.

Hvad angår virkemidlerne, som i dette tilfælde alle omhandler forskellige typer af sanktioner i form af fængselsstraf, frakendelse af kørekort og konfiskation af køretøj, forholder ordføreren for Det Radikale Venstre sig skeptisk til, om de rette virkemidler er fundet, ligesom SFs repræsentanter både i Folketingssalen og i udvalgets betænkning ønsker en lidt anden udformning af bestemmelsen om frakendelse af kørekortet ved særligt høje hastighedsoverskridelser, hvilket Det Radikale Venstre og Enhedslisten tilslutter sig. Nedstemning af ændringsforslag ved 2. behandling af lovforslaget, forhindrer imidlertid ikke partierne i at stemme for det endelige lovforslag.

Lovforslaget om vanvidskørsel er netop møntet på de borgere, som har en anden trafikadfærd end flertallet, og argumentationen for lovforslaget er derfor også i tråd med den Os-Dem figur, som vi nævnte under analysen af casen om klippekortet. Da ingen ønsker at blive identificeret med vanvidsbilisten, som udviser "hensynsløs adfærd i trafikken" og kører "råddent" (Folketinget 2010a: Line Barfod), er det let at etablere bred opbakning om virkemidlerne i lovforslaget. At stemme imod en indsats, som har til hensigt at reducere vanvidsbilisme, er tilsyneladende et "no go". Når SF's ændringsforslag kun får opbakning fra Det Radikale Venstre og Enhedslisten og afvises af de øvrige partier kan det netop have sin forklaring i Os-Dem figuren. Ved også at lade forslaget om ubetinget frakendelse ved overskridelse af hastighedsgrænsen med 100 % gælde for hastigheder under 50 km/t vil "almindelige bilister" i højere grad møde denne sanktion.

Blandt alle Folketingets partier hersker således næsten "fuldkommen konsensus" om lovforslagets virkemidler, og næsten lige så stor konsensus om værdier, om end der her hersker nogen uenighed om hensynet til retsfølelsen. Vi vil karakterisere casen som præget af relativ stærk konsensus. Imidlertid er det ikke stort engagement, som præger debatten i Folketinget. Kun Dansk Folkeparti er meget engageret, hvilket bl.a. kommer til udtryk i en lang række spørgsmål til ministeren.

Konsensus om
værdier



Figur 6. Politisk konsensus i casen om vanvidskørsel i form af hastighedsovertrædelser.

6.2.2 Videns rolle

Casen om vanvidskørsel er kendetegnet ved, at der ikke foreligger systematisk viden hverken om problemets omfang eller om de trafiksikkerhedsmæssige effekter af lovforslagets skærpede sanktioner. Kun notatet fra Rigsadvokaten har forsøgt at indkredse omfanget af problemet med meget høje hastigheder, og konkluderer, at der formentlig kun findes et "meget begrænset antal sager" (Rigsadvokaten, 2009).

Fraværet af formel viden forekommer imidlertid ikke at genere det store flertal af de politikere, som deltager i Folketingets debatter, og den pågældende passage i Rigsadvokatens notat bliver ikke citeret i debatten. Kun repræsentanten fra Det Radikale Venstre efterlyser viden om lovforslagets færdselssikkerhedsmæssige effekter.

Før lovforslagets fremsættelse og behandlingen i Folketinget, bliver viden om vanvidsbilisme imidlertid efterspurgt. Rådet for Sikker Trafik efterspørger viden om, hvem vanvidsbilisterne er, hvilket vil forbedre mulighederne for at finde de rette virkemidler. I den sag bakkes de ifølge pressen op af alle Folketingets partier på nær Dansk Folkeparti, som ikke finder behov for en undersøgelse: "At sætte nogle professorer til at lave en større psykologisk udredning af de her tåbelige mennesker er for akademisk og spild af ressourcer", siger Dansk Folkepartis ordfører til pressen (Politiken, 2009c). En sådan undersøgelse er endnu ikke sat i værk.

Hvilken rolle spiller da formel viden om færdselssikkerhedsmæssige effekter i denne case? Selvom behov for en undersøgelse af vanvidsbilister efterspørgeres tidligt i processen og nyder politisk opbakning, så findes ikke i casen formel viden om lovforslagets effekter for færdselssikkerheden, og stort set efterspørgeres sådan viden ikke. I casen har viden rollen som unødvendig. Den udtalte konsensus betyder tilsyneladende, at stort set ingen beslutningstagere har behov for viden som argument mod andre vurderinger af lovforslaget. Et formål med lovforslaget er endvidere, hensynet til retsfølelsen. For en evt. vurdering af, om lovforslaget imødekom dette hensyn, ville en vurdering af effekterne på trafiksikkerheden, ikke være relevant¹⁶. Endelig kan de politikere, som med lovforslaget ønskede at forbedre trafiksikkerheden, ligesom den ovenfor citerede politiker fra Venstre, have betragtet det som selvindlysende, at forslaget ville bidrage positivt – noget som ikke krævede formel viden.

¹⁶ Lovens forventede effekter på retsfølelsen forelå heller ikke analyseret i tilknytning til lovgivningsprocessen, fx via en analyse af danskernes syn på sanktioner overfor vanvidsbilister.

7 Diskussion

Det er nu hensigten at diskutere observationer og analyser på tværs af de fire case-studier med henblik på at vurdere fælles træk om konsensus og videnanvendelse i hastighedspolitikken såvel som forskelle knyttet til virkemiddeltype. Vi vil i diskussionen også i begrænset omfang trække på andre analyser fra det forskningsprojekt, som notatet indgår i, samt på udenlandske cases om hastighedspolitik.

7.1 Værdier i hastighedspolitikken

Værdier

Det eneste hensyn, som er så dominerende, at det spiller en rolle i alle fire cases, er hensynet til *trafiksikkerhed*. I casen om 130 km/t på motorvejene er trafiksikkerhed en central værdi under debatterne om at øge den generelle hastighedsgrænse på motorvejene. Alle partier forholder sig til trafiksikkerhed i argumentationen for deres synspunkt, og det er således også forslagenes konsekvenser for trafiksikkerhed, som tager næsten al tiden i folketingsdebatterne og i bemærkningerne til lovforslagene. Formålet med klip ved overskridelse af hastighedsgrænsen er tilsvarende at reducere antallet af ulykker og dermed forbedre trafiksikkerheden. Et hensyn, som alle politiske ordførere i slutningen af case-forløbet lægger vægt på. I casen om automatisk trafikkontrol er det først og fremmest centrum-venstre siden af Folketinget, som i denne sammenhæng understreger hensynet til trafiksikkerhed, men hensynet indgår også i argumentationen fra de borgerlige partier. Endelig er et formål med lovforslaget mod vanvidskørsel også at forbedre trafiksikkerheden gennem strafskærpelser. Vurderingen af trafiksikkerhed som den mest gennemgående og centrale værdi i hastighedspolitikken stemmer også overens med en historisk analyse af dansk hastighedspolitik (Siren et al., 2012), ligesom denne værdi går igen i flere udenlandske case studier af hastighedspolitik (Andersson & Vedung, 2010; Forward et al., 2008; Frey, 2010; Svensson et al., 2010; Sørensen & Assum, 2005).

En anden værdi, som indgår i flere cases, er hensynet til *bilistens frihed*, hvilket ofte udtrykkes som et spørgsmål om "rimelighed". For de partier som stemmer den øgede hastighedsgrænse på motorvejene igennem, er det hyppigst formulerede hensyn, som lovændringen skal tilgode-se, at en højere hastighedsgrænse vil være mere i overensstemmelse med bilisternes faktiske køreadfærd, og det siges om den daværende grænse, at det ikke er "rimeligt at der i dag er hastighedsgrænser på motorvejene, som bilisterne alligevel ikke overholder" (Ritzaus Bureau, 2001), og at en højere grænse vil "blive opfattet som en mere passende kørehastighed" (Dansk Folkeparti, 2001, bemærkninger til lovforslaget). Også i casen om klippekortet begrundes afvisningen af et klip ved 20 % hastighedsoverskridelse med henvisning til, at det ikke er "rimeligt" og at bilisterne næppe vil bakke det op, ligesom en af Venstres repræsentanter tidligt i case-forløbet taler om, at "bilisterne efterhånden føler, at de har fået restriktioner nok trukket ned over hovedet" (Folketinget, 2000: Svend Heiselberg). "Bilistens frihed" kan endelig i casen om vanvidskørsel være baggrunden for afvisningen af forslaget om, at ubetinget frakendelse af kørekortet også skal ske ved 100 % hastighedsoverskridelse i områder med en grænse på 20, 30 eller 40 km/t. Denne type argumentation er også observeret i et svensk studie af et politisk forslag om at sænke hastighedsgrænsen på en bestemt vejstrækning (Andersson & Vedung, 2007). Værdien om "bilistens frihed" kan føre til det, vi tidligere har betegnet som en "tilpasningslinje", hvorefter hastighedslovgivning, som ikke overholdes, bør afskaffes (Siren et al., 2012).

Værdien om at spare på *økonomiske ressourcer* spiller en rolle to af de fire cases. Det drejer sig om casen om 130 km/t og casen om automatisk trafikkontrol, mens denne værdi ikke nævnes – og næppe heller i praksis spiller nogen videre rolle – i de to cases om sanktioner. Begge sider af Folketingssalen peger på forbruget af økonomiske ressourcer. Venstres ordfører nævner under 1. behandlingen af regeringens lovforslag om øgede hastighedsgrænser på motorvejene, at "man må gå frem i det omfang, der er midler til det" (Folketinget, 2002c: Karsten Nonbo), mens SF's ordfører under 2. behandlingen tilsvarende skoser regeringen for at bruge 175 mio. kr. på noget, "som man ikke får spor mere transport for" (Folketinget, 2003a: Magrethe Auken). I casen om ATK lægger først Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten vægt på, at der er bedre økonomi i den automatiske kontrol end i den manuelle. En argumentation som senere også anvendes af de øvrige partier. Det er imidlertid ikke nogen stor rolle, som værdien om at begrænse forbruget af økonomiske ressourcer spiller for politikerne i disse cases. Det er bemærkelsesværdigt, at en argumentation om højere hastighed som en vej til tidsbesparelser og dermed økonomisk effektivitet ikke fremhæves i casene.

En række andre værdier med eller mod forslag vedrørende hastighed indgår i de analyserede cases. *Miljøbeskyttelse*, særligt mod støj, luftforurening og energiforbrug, indgår således i den politiske debat og i dokumenter fra lovgivningsprocessen i forbindelse med casen om 130 km/t som generel hastighedsgrænse på motorvejene. Det har dog en relativ lav prioritering og fremføres under Folketingets forhandlinger kun af enkelte ordførere. Det er bemærkelsesværdigt, at denne værdi ingen rolle spiller i de øvrige cases, og hvor lille betydning det således har i det samlede billede. Historisk var det ellers hensynet til energiforsyning, som i 1973 var argument for at genindføre generelle hastighedsgrænser i Danmark (Siren et al., 2012), og et notat baseret på aktuelle interviews med danske politikere peger også på miljøhensynet som væsentligt i dansk hastighedspolitik (Sørensen & Siren, 2012). I politisk praksis fra de seneste 12 år ser denne værdi altså ud til at spille en mindre rolle sammenlignet med situationen under energikriserne og sammenlignet med generelle politiske formuleringer om hastighedspolitik. I casestudier fra andre lande har vi heller ikke fundet, at miljøbeskyttelse udgør en central værdi i hastighedspolitikken. Kun i et enkelt case-studie om differentierede hastighedsgrænser henvises til den værdi (Andersson & Vedung, 2010).

I forbindelse med Automatisk Trafikkontrol (ATK) lægger flere partier vægt på at *undgå overvågning*. Man ønsker ikke et "kontrol- og overvågningssamfund", hvilket sættes overfor "folks frihed". I svenske case-studier om netop ATK og lignende teknologier fremhæves overvågning også som centralt. Her tales om ikke at antaste den personlige integritet, og det betones, at "[a]vvägningen mellan trafiksäkerhet och krav på personlig frihet och integritet är den enskilt svåraste avvägningen för vägtrafiken ur säkerhetssynsvinkel" (Andersson & Vedung, 2010: 55, se også Sørensen & Assum, 2005).

En værdi om *retssikkerhed* indgår i casen om Automatisk Trafikkontrol, både fordi ATK kan skabe ulighed mellem danske og udenlandske bilister og fordi det opfattes som retssikkerhedsmæssigt problematisk, hvis ejer i stedet for fører skal modtage sanktioner ved hastighedsoverskridelser op til 30 %.

Ligeledes indgår blandt værdier i hastighedspolitikken *befolkningens retsfølelse*. Det kommer til udtryk i case-studiet om vanvidskørsel, hvor justitsministeren på et spørgsmål om lovforslagets effekt på trafiksikkerheden svarer, at han finder, at "når vi taler om højere straffe, især når det gælder vanvidsbilister, at det er et spørgsmål om at tage hensyn til retsfølelsen i befolkningen" (Folketinget, 2010a: Lars Barfoed).

I casen om Automatisk Trafikkontrol indgår endelig værdien om at *hindre en pengemaskine* i at opstå. Ved en "pengemaskine" forstås her, at staten ved kontrol og bøder opnår et provenu, selvom bøden ikke har nogen positiv adfærdsmæssig effekt på trafiksikkerheden, og netop ATK anvendes af nogle ordførere og i nogle situationer som et eksempel herpå.

Sammenfattende fremstår trafiksikkerhed som den mest gennemgående og fremtrædende værdi i hastighedspolitikken. Alle politikere må forholde sig hertil, en tendens der synes øget, måske fordi der generelt er færre, der dør en voldsom død, hvorfor befolkningen forarges mere over det enkelte tilfælde. Også hensynet til bilistens frihed er en central værdi. Hvorimod de øvrige nævnte ikke indgår som centrale værdier i de analyserede cases, men i nogen grad kan synes at have karakter af taktisk bestemte argumenter. Dette kan dog ændre sig, og fx indgår ønsket om at undgå overvågning tilsyneladende som central værdi i den svenske debat (Andersson & Vedung, 2010; Sørensen & Assum, 2005). To værdier udtrykker en skepsis overfor staten, således at undgå overvågning og at hindre en pengemaskine.

Knyttes de ovenfor nævnte værdier til politiske partier, tegner sig det billede, at værdier om høj trafiksikkerhed, spare på økonomiske ressourcer og retssikkerhed er fløj-neutrale og således anvendes af begge politiske fløje. Bilistens frihed fremhæves først og fremmest af højresiden, men synes også at blive anvendt af Socialdemokraterne. Varetagelse af miljøhensyn i hastighedspolitikken er en særlig specialitet for venstresiden af Folketinget, mens at undgå overvågning, sikre befolkningens retsfølelse og et ønske om at hindre en pengemaskine er værdier, som i de fire cases alene anvendes af Folketingets højre siden.

Værdier og virkemiddeltyper

Mens vi ovenfor har listet og illustreret en lang række værdier, som varetages i og indgår i hastighedspolitikken, så fremgår det også, at nogle værdier er knyttet til bestemte typer af virkemidler. I tabellen nedenfor viser vi hvilke værdier, som indgår i de enkelte cases i nærværende notat, hvilket dog ikke udelukker, at værdier, som vi her har fundet i relation til én type af virkemiddel, kunne dukke op i relation til en anden type, ligesom tidspunktet for casens udfoldelse og den politiske kontekst i øvrigt spiller en rolle for de værdier, som lægges til grund.

Tabel 5. Værdier i hastighedspolitikken knyttet til virkemiddeltype og cases				
Virkemiddeltype og case	Hastighedsgrænser	Hastighedskontrol	Hastighedssanktioner	
	Case: 130 km/t hastighedsgrænse	Case: Automatisk trafikkontrol	Case: Klippekort	Case: Vandskørsel
Trafiksikkerhed	X	X	X	X
Bilistens frihed	X		X	X
Spare på økonomiske ressourcer	X	X		
Miljø	X			
Undgå overvågning		X		
Retssikkerhed		X		
Befolkningens retsfølelse				X
Hindre pengemaskine		X		

7.2 Konsensus i hastighedspolitikken

Konsensus om værdier

Hersker der konsensus om værdier i hastighedspolitikken?

I ATK-casen og de to cases om sanktioner har vi fundet næsten fuldkommen konsensus om værdierne i hvert fald mod slutningen af alle case-forløb. I casen om ATK herskede begrænset konsensus først i perioden og orientering mod mange forskellige værdier fra besparelse af økonomiske ressourcer til at undgå overvågning og hindre en pengemaskine, mens der i dag er tæt på fuldkommen konsensus. I casen om klippekortet eksisterede nogen uenighed om den værdi, vi har betegnet som 'bilistens frihed' i begyndelsen af forløbet, men næsten fuldkommen konsensus mod slutningen. Også det korte case-forløb om vanvidskørsel illustrerer næsten fuldkommen konsensus om værdier og kun mindre divergenser om hensynet til befolkningens retsfølelse.

I casen om den højere hastighedsgrænse på motorvejene herskede der kun begrænset konsensus, da casen udspillede sig. Selvom alle partier lagde vægt på trafiksikkerhed som central værdi i debatterne om 130 km/t på motorvejene og i udformningen af lovforslaget, så henviste de tydeligvis også til forskellige værdier: Regeringspartierne og Dansk Folkeparti således til en argumentation i overensstemmelse med bilistens frihed samt tilpasningslinien og oppositionspartierne til miljøhensynet.

Konsensus om virkemidler

Vi har i notatet analyseret fire cases, hvor ét eller flere virkemidler indgår i hver case.

Casen om hastighedsgrænser er karakteriseret ved, at der ingen konsensus eksisterer om det primære virkemiddel: 130 km/t generel hastighedsgrænse på motorvejene, idet den regeringsalternative opposition (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) ikke kan forlige sig med virkemidlet og stemmer imod. Dog eksisterer nogen grad af principiel fælles forståelse om virkemidlet mellem Socialdemokraterne, regeringspartierne og nok også Det Radikale Venstre. Hvad angår de trafiksikkerhedsfremmende virkemidler i lovforslaget hersker til gengæld fuldkommen konsensus blandt alle daværende partier i Folketinget.

I casen om klip i kørekortet er der ikke megen uenighed at spore blandt Folketingets partier om det principielle i et virkemiddel bestående af klip ved hastighedsoverskridelse. Initiativet kommer oprindeligt fra nye partier på højrefløj. Men fra 2000 og særligt under debatten om regeringens lovforslag i 2003 og 2004 udvikles en omfattende enighed blandt alle Folketingets partier, hvilket også bekræftes af, at lovforslaget om 30 %-klippet vedtages enstemmigt. 20 %-klippet derimod er karakteriseret ved en - omend ikke særlig artikulert - uenighed, og vi vurderer, at konsensus om virkemidlet i slutningen af case-forløbet kan placeres mellem begrænset og fuldkommen konsensus.

Hvad angår de forskellige ATK-virkemidler i form af punkt-ATK, strækings-ATK, mobile standere og fotovogne, sker en udvikling fra en situation, hvor fotovogne ganske vist er indført og accepteret, men der ellers ingen konsensus eksisterer, til en situation hvor der – trods fortsatte politiske uoverensstemmelser om virkemidlet – er sket så store politiske tilnærmelser og bevægelser, at vi vil betegne situationen som præget af begrænset konsensus.

I casen om vanvidskørsel indeholder lovforslaget virkemidler i form af sanktioner som fængselsstraf, frakendelse af kørekort og konfiskation af kørekort og lovforslaget vedtages enstem-

migt. De få divergencer gør, at vi vil betegne det som præget af næsten fuldkommen konsensus.

Casene udspiller sig i forskellige historiske perioder fra de sidste cirka 12 år og kun casen om automatisk trafikkontrol er (næsten) ført frem til nutiden. I regi af nærværende projekt er imidlertid også i efteråret 2011 gennemført kvalitative interviews med en repræsentant fra hvert parti i Folketinget. Disse politikere er interviewet om deres generelle syn på hastighedsgrænser, hastighedskontrol og hastighedssanktioner (Sørensen & Siren, 2012). Interviewene pegede på betydelig konsensus blandt de interviewede politikere hvad angår kontrol og sanktioner, om end der i spørgsmålet om stræknings-ATK blev konstateret uenighed. Når det kom til hastighedsgrænser var der mere uenighed at spore med tre forskellige grupper af politikere, som hhv. ønskede at øge den tilladte hastighed, ønskede at reducere den tilladte hastighed og en stor gruppe af politikere, som i dag var fortalere for differentieret hastighed.

Hvad angår sanktioner og kontrol kan der altså konstateres betydelig overensstemmelse vedrørende resultaterne om politisk konsensus fra de to undersøgelser. Interviewundersøgelsen peger dog på langt større grad af konsensus om hastighedsgrænser i dag, sammenlignet med det resultat vi finder ved at studere en 10 år gammel case, hvor de generelle hastighedsgrænser i Danmark senest blev ændret.

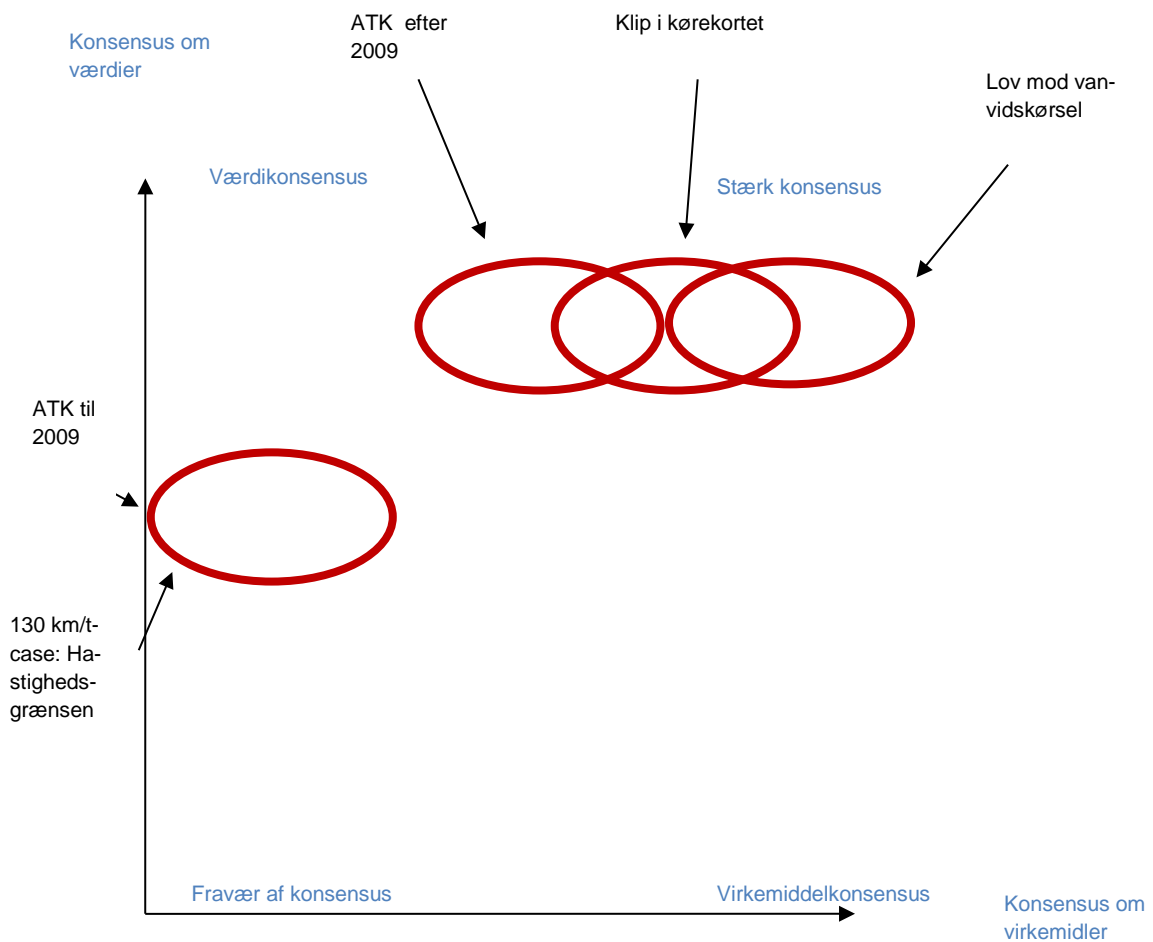
Samlet om konsensus

På baggrund af den skitserede konsensus om hhv. værdier og virkemidler kan vi tegne et samlet billede af de fire cases (se figur 7 på næste side).

Alle cases i figuren er placeret i den øverste halvdel, hvilket skyldes at konsensus om værdier befinder sig i spændet mellem begrænset konsensus og fuldkommen konsensus. Den betydelige konsensus om trafiksikkerhed som en central værdi for hastighedspolitikken indebærer altså, at casene udspiller sig i den øverste halvdel af figuren.

Hvad angår virkemidler aftegner figuren et noget lignende, men dog mere varieret billede. Der var således betydelig politisk uenighed i 2002 og 2003 om at hæve den generelle hastighedsgrænse på motorvejene, ligesom der frem til omkring forsøget med stationær automatisk trafikkontrol i 2009 hersker betydelig uenighed. Men bortses fra disse cases og situationer hersker betydelig konsensus om de øvrige virkemidler, og efter 2009 også om ATK. En anden analyse fra projektet (Sørensen & Siren, 2012) peger endog på mere konsensus i dag også om hastighedsgrænser.

Vi kan således karakterisere dansk hastighedspolitik som aktuelt præget af betydelig konsensus og en udvikling over de sidste knap 10 år som har båret i netop den retning. I et andet notat fra projektet har vi karakteriseret den samlede danske hastighedspolitik som præget af det vi har kaldt "relativ stærk konsensus" (Sørensen & Siren, 2012). Samtidig eksisterer imidlertid også - både i dag og tidligere - forskellige grader af konsensus indenfor de forskellige virkemiddeltyper. Historisk har der således aldrig været betydelige forskelle partierne imellem hvad angår sanktioner (Siren et al., 2012) og vi kan også i dag se næsten fuld konsensus om sanktioner. Mens uenighederne også historisk har været større hvad angår hastighedsgrænser (Siren et al., 2012).



Figur 7. Politisk konsensus i cases fra hastighedspolitikken

7.3 Videnroller i hastighedspolitikken

På tværs af de fire observerede case-studier vil vi nu besvare fire spørgsmål:

- Anvendes viden i de politiske beslutningsprocesser om hastighedspolitik?
- Hvordan anvendes viden i givet fald?
- Har den anvendte viden indflydelse?
- Hvilken rolle spiller viden samlet set?

Analysen af videnanvendelse er i notatet begrænset til formel viden, som er forfattet af enten videnskabelige institutioner eller forvaltningsinstitutioner og nedfældet i skriftlige dokumenter. Den pågældende viden vedrører desuden forventede trafiksikkerhedsmæssige effekter ved at gennemføre virkemidler i hastighedspolitikken og er produceret med henblik på anvendelse i den proces, vi studerer. Viden med disse karakteristika burde have relativ stor sandsynlighed for at blive anvendt i de politiske processer, vi har analyseret i casene (Gudmundsson & Sørensen, 2011; SWOV, 2009).

Vi har for tre af de fire case-studier udvalgt ét viden-dokument for analyse af dets anvendelse, indflydelse og rolle. I casen om højere hastighedsgrænser på motorvejene drejer det sig om et notat fra Vejdirektoratet; i casen om klip for hastighedsovertrædelser et notat fra det daværende Danmarks Transportforskning; og i casen om automatisk hastighedskontrol en rapport fra DTU Transport. I den fjerde case om strafskærpelser ved vanvidskørsel har vi ikke fundet et dokument som lever op til kriterierne.

Det må imidlertid understreges, at der naturligvis findes mange andre viden-dokumenter samt mange andre typer viden – formel, uformel og/eller tavs viden – som kan spille en rolle i alle case-studier.

Anvendes viden?

De tre cases, hvor vi har identificeret et viden-dokument til nærmere analyse er alle eksempler på at viden anvendes i den politiske proces. Ved de to lovforslag om hhv. højere hastighedsgrænser på motorvejene og klippekortet omtales information fra dokumenterne og deres konklusioner i lovforslagenes bemærkninger – hvilket endog sker meget udfoldet i lovforslaget om højere hastighedsgrænser. Både Vejdirektoratets notat om færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser ved højere hastighedsgrænser og DTU rapporten om ATK-forsøget refereres i pressen.

I casene om hastighedsgrænsen og ATK refererer politikere eksplicit til de viden-dokumenter, vi forfølger. Således er Vejdirektoratets tabel over antal forventede flere dræbte ved at øge hastighedsgrænserne det mest omtalte tal i folketingsdebatterne om lovforslaget, DTU's rapport om ATK bliver flittigt refereret af ministeren, og SF henviser i et beslutningsforslag til rapporten. I casen om klippekortet er det også sandsynligt, at nogle politikere har læst notatet fra Danmarks Transportforskning eller fået det refereret, men der er hverken i Folketingets debatter eller i Retsudvalgets spørgsmål og betænkning nogen eksplicite henvisninger til notatet eller dets konklusioner.

Dokumenterne bliver altså anvendt i den politiske proces. Der er imidlertid forskel på graden af anvendelse. Mens anvendelsen i casene om hastighedsgrænser og kontrol er omfattende, er anvendelsen noget mindre i sanktions-casen med klippekortet, mens vi slet ikke finder et viden-dokument som kvalificerer efter vores kriterier i den anden sanktions-case om vanvidskørsel.

Hvordan anvendes viden?

I casene anvendes de viden-dokumenter, vi forfølger, på forskellige måder af politikerne. I casen om hastighedsgrænser på motorvejene tager centrum-venstre oppositionen Vejdirektoratets notat til sig og anvender det som endegyldigt bevis på konsekvenserne af at øge hastighedsgrænserne. Mens omvendt regeringspartierne og Dansk Folkeparti lægger vægt på den usikkerhed, som er knyttet til Vejdirektoratets vurderinger og ytrer tvivl om konklusionerne. Selvom notatet fra Vejdirektoratet i vid udstrækning anvendes, er de politiske beslutningstagere altså ikke enige om at tage denne viden til sig. Den anvendes i stedet som argument af den alternative og perifere opposition, og afvises eller problematiseres af regeringspartierne og den samarbejdende opposition. Anderledes i embedsværket, hvor man tilsyneladende ikke kan sidde denne viden om færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser "overhørig".

Anderledes forholder det sig i casen om automatisk trafikkontrol. Her stiller ingen politikere spørgsmål ved den viden, som tilvejebringes i DTU-rapporten. En bevægelse mod et mere positivt syn på stationær, automatisk trafikkontrol er på det tidspunkt under udvikling, og politikeres referering af rapportens pointer bidrager til at styrke den bevægelse.

I casen om klippekortet finder vi ingen politikere, som eksplicit henviser til notatet fra Danmarks Transportforskning. Omend notatets hovedkonklusioner om det vanskelige ved at fastslå effekten af en dansk klippekortordning, refereres i lovforslagets bemærkninger, hindrer det ikke politikere i at have anderledes store forventninger til klippekortets effekter. Ingen politikere anvender således notatets hovedkonklusioner til at tale imod et klippekortsystem. Notatet bliver tilsyneladende ignoreret i den politiske debat.

Har viden indflydelse?

De tre viden-dokumenter, vi forfølger, anvendes altså i de politiske processer – om end på forskellige måder. Indebærer anvendelse også indflydelse på processen og de beslutninger, som træffes?

I casen om højere hastighedsgrænser på motorvejene ændrer Vejdirektoratets notat om færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser ved højere hastighedsgrænser næppe nogle holdninger hos de politiske debattører fra det fremlægges sammen med det første lovudkast i marts 2002, selvom det flittigt anvendes i den politiske debat. Dertil er dokumentets vurderinger for omstridte. De politikere, som stemmer den højere hastighedsgrænse igennem, er netop skeptiske over for notatets vurderinger og lader sig på det tidspunkt næppe influere, ligesom modstanderne af de højere hastighedsgrænser formentlig ville være modstandere uanset notatets vurderinger.

Tidligere udgaver af notatet såvel som andre tidlige notater fra Vejdirektoratet om de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser synes imidlertid at have influeret processen forud for lovudkastet. Således foreslår regeringen jo i første omgang kun 130 km/t på cirka 15 % af strækningerne og senere på cirka 55 %, hvilket i et interview med en deltager i processen forklares med, at man ikke kunne "sidde overhørig, at eksperterne pegede på, at dele af vejnettet ikke var indrettet til en hastighedsgrænse på 130 km/t". Den oprindelige politiske udmelding ændres altså tilsyneladende som konsekvens af den viden om færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, som Vejdirektoratet tilvejebringer. Vejdirektoratets viden kan ligeledes have haft indflydelse på, at der tilvejebringes kompenserende og andre trafiksikkerhedsfremmende initiativer i den pakke af tiltag, som indgår i regeringens lovforslag. Dette kan indikere, at viden har større sandsynlighed for at influere embedsmænd end politikere, hvilket også er observeret i andre sammenhænge (Gudmundsson & Sørensen, 2011: 59).

I casen om ATK gør det empiriske grundlag det ikke muligt at vurdere DTU rapportens eventuelle indflydelse og rolle for regeringens endelige beslutning om fotovogne. Vi har imidlertid redegjort for, at der fra 2007 og fremefter etableres en politisk positiv holdning til stationær ATK. Denne udvikling er imidlertid undervejs og netop baggrunden for, at forsøget med ATK kan iværksættes og dermed, at evalueringen fra DTU gennemføres og rapporten herom udgives. DTU rapporten kan således ikke betragtes som det afgørende instrument for at vende den politiske stemning til fordel for ATK. Men den har formentlig bidraget yderligere til en mere positiv politisk holdning til ATK.

Endelig hvad angår casen om klippekortet har notatet fra Danmarks Transportforskning formentlig begrænset indflydelse på den politiske stillingtagen. Det anvendes jo netop ikke eksplicit af politikerne, som i stedet ser ud til at ignorere notatets hovedkonklusion. Politikerne kan imidlertid have læst notatet eller fået det refereret af embedsmænd og ladet det indgå i deres stillingtagen med en konklusion om, at notatet netop ikke taler imod et klippekortsystem, som de selv tror på.

Hvilken rolle spiller viden?

Med begrebet "viden rolle" mener vi, om den pågældende viden anvendes, hvordan den anvendes og om den influerer de politiske beslutninger. Med rolle-begrebet søger vi således at fokusere på, hvad anvendelse og indflydelse samlet set betyder (Gudmundsson & Sørensen, 2011 og 2012).

Vi observerer i case-studierne fire forskellige roller for viden, hvoraf nogle kan dokumenteres med større sikkerhed end andre.

Viden som instrument er det man oftest mener, når vi taler om at anvende viden. Her anvendes viden til at afgøre sandt eller falsk og beslutningstagerne lader denne viden om sandt og falsk veje tungt i deres beslutning. Viden kan både bruges til at skabe ændringer eller til at konfirmere en eksisterende politik (Turnhout et al., 2007; Weiss, 1998).

Viden ser ud til at have haft denne rolle under embedsværkets forberedelse af lovudkastet om højere hastighedsgrænser, men der er i så fald tale om dokumenter, som vi ikke direkte forfølger i studiet, eller først forfølger på et tidspunkt, hvor dokumenterne ikke længere spiller denne rolle.

Det drejer sig således om, at tidligere udgaver af det notat fra Vejdirektoratet, vi forfølger, eller andre notater om samme emner, tilsyneladende spiller en instrumentel rolle i processen forud for lovudkastet i marts 2002, således som vi ovenfor redegjorde for under diskussionen af videns indflydelse på beslutningsprocessen. Når det i et interview forklares, at man ikke kunne "sidde overhørig, at eksperterne pegede på, at dele af vejnettet ikke var indrettet til en hastighedsgrænse på 130 km/t", peger det på, at Vejdirektoratets notater om færdselssikkerhedsmæssige effekter spillede en instrumentel rolle for at reducere den andel af motorvejene som fik en hastighedsgrænse på 130 km/t. Også for indarbejdelse af trafiksikkerhedsfremmende initiativer i den pakke af tiltag, som regeringens lovforslag, udgør, kan disse dokumenter fra Vejdirektoratet have spillet en instrumentel rolle.

Det er karakteristisk, at det netop er i embedsværket, at denne rolle observeres og ikke i drøftelser og forhandlinger mellem politikerne. Det bekræfter en tidligere observeret tendens til, at videns brug og indflydelse er mere sandsynlig i den bureaukratiske sfære end i den politiske (Gudmundsson & Sørensen, 2011: 59).

Viden som argument indebærer også, at viden indgår i en konkret beslutningsproces. I den rolle bliver viden anvendt som et partsindlæg, dvs. som et argument for den ene eller den anden holdning, men uden at ændre disse holdninger. Forskellige parter bruger forskellig viden til at belægge deres synspunkter (Boulanger, 2007; Shulha & Cousins, 1997; Turnhout, 2007). Denne rolle fremstår tydeligt og dokumenterbart i casen om højere hastighedsgrænser på motorvejene.

Selvom Vejdirektoratets notat og særligt vurderingen af det forventede øgede antal dræbte i vidustrækning anvendes, er beslutningstagerne ikke enige om at tage det til sig og lade det influere på den politiske proces og beslutning. Den pågældende viden fra Vejdirektoratet anvendes som argument af den alternative og perifere opposition, men afvises eller problematiseres af regeringspartierne og den samarbejdende opposition. Den pågældende viden har altså ikke en rolle som et instrument til at afgøre sandt eller falsk. Notatet fra Vejdirektoratet anvendes i den politiske debat, men ændrer næppe nogle holdninger hos debattørerne fra det fremlægges sammen med det første udkast til lov.

Viden som rationaliserende indebærer, at politiske beslutninger, som af andre årsager allerede er under vejs eller "ligger i kortene" bliver mere åbenlyse og lettere at forsvare eller udtrykke ved hjælp af den viden, som tilvejebringes (Gudmundsson & Sørensen, 2012). Vi skelner mellem en stærk, rationaliserende rolle, hvor viden eksplicit bakker op om den beslutning, som er undervejs, og en svag, rationaliserende rolle, hvor viden ikke bekræfter, men heller ikke afviser en sådan beslutning som fornuftig.

Vi finder rationaliserende roller i både casen om klippekortet og i casen om ATK. I det første tilfælde kan rollen ikke dokumenteres, mens forløbsbeskrivelsen gør rollen temmelig sandsynlig i casen om ATK.

I casen med klippekortet kan notatet fra Danmarks Transportforskning have haft en 'svag, rationaliserende rolle' i den forstand, at DTF-notatet netop ikke positivt bekræfter, at et klippekortssystem i Danmark vil have gode og varige effekter for færdselssikkerheden, men heller ikke afviser det. Notatet lægger således ingen hindringer på vejen for den beslutning om klippekortet, som lå i kortene. Det kan politikerne have registreret, men netop på grund af notatets konklusion, som hverken taler for eller imod en klippekortordning, ikke lagt meget vægt på, og heller ikke fundet det relevant at fremhæve under Folketinget behandling af lovforslaget.

I casen om automatisk trafikkontrol etableres fra 2007 en langt mere positiv holdning til stationær ATK – præget af høj grad af konsensus. Den udvikling er baggrunden for, at forsøget med ATK overhovedet kan iværksættes, og allerede i slutningen af forsøgsperioden og før evalueringen fra DTU Transport foreligger, er justitsministeren såvel som regeringspartierne og Dansk Folkepartis ordførere positive overfor at udbrede ordningen med ATK til hele landet. DTU rapporten kan således ikke betragtes som det afgørende instrument for at vende den politiske stemning til fordel for ATK. Snarere spiller rapporten den rolle, som vi betegner "viden som rationaliserende. En sådan stærk, rationaliserende rolle har DTU rapporten formentlig for den udvikling mod en mere positiv politisk holdning til ATK, som er etableret fra 2007 og frem til i dag.

Viden som unødvendig betyder, at formel viden ikke spiller nogen rolle for beslutningsprocessen. Formel viden af den karakter, vi taler om, anvendes altså ikke. Det kan være tilfældet, enten fordi det for beslutningstagerne opfattes som selvindlysende, hvilken effekt et tiltag vil have, eller fordi formålet med tiltaget slet ikke kan belyses med formel viden af den type (inspireret af Flyvbjerg, 1991b: 350-354). Denne rolle fremstår tydeligt i casen om vanvidskørsel.

Selvom behov for en undersøgelse af vanvidsbilister efterspørges tidligt i den politiske proces og nyder politisk opbakning, så findes ikke i casen formel viden om lovforslaget effekter for færdselssikkerheden, og stort set ingen undrer sig over det. Her finder vi således viden i rollen som unødvendig. Den udtalte konsensus betyder, at stort set ingen beslutningstagere har behov for viden som argument mod andre vurderinger af lovforslaget. Et formål med lovforslaget er endvidere, hensynet til retsfølelsen. For en evt. vurdering af, om lovforslaget imødekommer dette hensyn, vil viden om lovforslagets effekter på trafiksikkerheden, ikke være relevant. Endelig kan de politikere, som med lovforslaget ønsker at forbedre trafiksikkerheden, have betragtet det som selvindlysende, at forslaget vil bidrage positivt – noget som ikke kræver formel viden hverken i rollen som instrumentel eller rationaliserende. Politik drejer sig altid om at træffe beslutninger under usikkerhed, og politikerne kan have vurderet, at usikkerhed og risiko i dette tilfælde ikke var ret stor.

7.4 Konsensus og videnroller - er der en sammenhæng?

Vi har nu diskuteret konsensus og videnroller hver for sig på tværs af de fire case-studier. De tværgående observationer kan sammenfattes i nedenstående tabel 6.

Tabel 6. Værdier i hastighedspolitikken knyttet til virkemiddeltype og cases.

Virkemiddeltype og case	Hastighedsgrænser	Hastighedskontrol	Hastighedssanktioner	
	Case: 130 km/t hastighedsgrænse	Case: Automatisk trafikkontrol	Case: Klippekort	Case: Vanvidskørsel
Konsensus og viden				
Karakter og grad af konsensus				
Videnroller	Viden som argument (Viden som instrument)	Viden som rationaliserende	Viden som rationaliserende	Viden som unødvendig

Vi vil nu drøfte mulige sammenhænge mellem konsensus og videnroller, men det er vigtigt at understrege, at der er mange andre forhold, som kan forklare de roller, som viden antager i politiske processer (se afsnit 2.2.2). Hvilke sammenhænge mellem konsensus og viden peger tabellen på?

Hastighedsgrænser er, i den case vi analyserer, præget af begrænset konsensus om værdier, ingen konsensus om virkemidlet med at hæve hastighedsgrænsen på motorvejene og fuldkommen konsensus om de kompenserende og øvrige trafiksikkerhedsfremmende virkemidler. Også historisk er hastighedsgrænser siden 1970'erne præget af politisk uenighed (Siren et al., 2012). Imidlertid sker i årene efter den periode, vi forfølger i casen tilsyneladende en udvikling i retning af det, som vi betegner som "begrænset konsensus" om hastighedsgrænser.

I casen om 130 km/t hastighedsgrænse fremstår "viden som argument" tydeligt og dokumenterbart. Vejdirektoratets notat anvendes som argument af den alternative og perifere opposition, men afvises og problematiseres af regeringspartierne og den samarbejdende opposition.

Fordi trafikssikkerhed for alle partier udgør en central værdi under debatterne – og der således hersker nogen konsensus om værdier, er der grundlag for at anvende viden om trafikssikkerhedsmæssige effekter af den højere hastighedsgrænse. Men stor uenighed om det konkrete virkemiddel bidrager formentlig til, at den pågældende viden godtages af nogle parter, men problematiseres af andre.

Dette stemmer overens med litteraturen, hvor det netop i situationer med denne grad og karakter af konsensus forventes, at "brug af viden er strategisk i den forstand at det vil blive brugt eller afvist afhængig af de interesser, der er på spil" (Turnhout et al., 2007: 224-225, egen oversættelse).

Det bør bemærkes, at tidligere udgaver af Vejdirektoratets notat eller andre notater om samme emne formentlig spillede en instrumentel rolle forud for den periode vi studerer i casen. Der er her tale om et forløb, som primært udspiller sig i embedsværket, hvor vilkårene for videns anvendelse og rolle er anderledes end blandt politikere. Forløbet illustrerer, at viden kan bidrage til at definere feltet for konsensus.

Hvad angår *hastighedskontrol* har vi her studeret en case om automatisk trafikkontrol, hvor der over år sker en betydelig udvikling i grad og karakter af konsensus. Fra begrænset konsensus om værdier og ingen konsensus om virkemidlet, sker en udvikling til fuldkommen konsensus om værdier og begrænset konsensus om virkemidlet.

I casen har den rapport fra DTU Transport, som vi forfølger, en rolle som stærk rationaliserende i processen. DTU rapporten spiller ikke en afgørende rolle for at vende stemningen til fordel for ATK, men den holdningsændring, som allerede er undervejs bliver med rapporten mere åbenlys og lettere at forsvare. Nogen grad af konsensus om værdier i form af trafikssikkerhed er formentlig en forudsætning for, at den udvikling kan finde sted. Måske vi her er vidne til en situation, hvor toneangivende trafikssikkerhedsordførere fra partier, som tidligere var modstandere af ATK, ønsker at partiet indtager en mere positiv holdning til ATK og derfor har interesse i at anvende DTU rapporten i rollen som stærk rationaliserende.

Hastighedssanktioner er et felt med stor konsensus. Der er næsten fuldkommen konsensus om såvel værdier som virkemidler. Både i casen om klippekortet og i casen om vanvidskørsel vedtages lovforslagene enstemmigt og vi betegner de to cases som præget af "relativ stærk konsensus". Også historisk er der betydelig politisk konsensus om sanktioner (Siren et al., 2012).

De to cases om sanktioner er samtidig cases, hvor videns rolle tilsyneladende er begrænset. I casen om vanvidskørsel har vi at gøre med "viden som unødvendig", og det er ikke lykkedes os at lokalisere et dokument i casen, som beskæftiger sig med de trafikikkerhedsmæssige effekter af lovforslaget. I casen om klippekortet betegner vi rollen for notatet fra Danmarks Transportforskning som en svag, rationaliserende rolle, hvor viden ikke bekræfter men heller ikke afviser en beslutning som fornuftig. Politikernes anvendelse af notatet er i bedste fald meget begrænset.

I begge cases er der således tale om meget begrænset eller ingen anvendelse af viden om trafikikkerhedsmæssige effekter, og en forklaring med henvisning til den omfattende konsensus i netop dette spørgsmål forekommer nærliggende. I givet fald bidrager den relativt stærke konsensus om hastighedssanktioner til, at behovet for viden som bidrag ved udformning af sanktioner eller til at styrke argumentationen, er stærkt begrænset eller helt fraværende, fordi alle er (helt) enige om tiltaget. Når det netop er indenfor hastighedspolitikken at vi ser relativ stærk konsensus koblet med begrænset eller ingen anvendelse af viden, kan en forklaring være områdets karakter, som et felt, som alle borgere og politikere oplever sig som vidende om. Formel viden er ikke (eller næsten ikke) nødvendig, fordi vi alle er aktører i trafikken og dermed besidder viden om hastighed og sanktioner.

I litteraturen om konsensus og videnanvendelse er opfattelsen, at stærk konsensus resulterer i, at viden antager en instrumentel rolle (Turnhout et al., 2007). Men stærk konsensus kan således også resultere i begrænset eller ingen anvendelse af formel viden. Den tilsyneladende modstrid kan måske forklares med, at stærk konsensus *kan* resultere i, at viden stort set ikke anvendes, hvilket vi altså ser i rapportens cases om sanktioner. Men hvor stærk konsensus hersker og formel viden *rent faktisk anvendes*, da kan stærk konsensus befordre at viden får en instrumentel rolle.

Andre faktorer end konsensus kan imidlertid også forklare den begrænsede videnanvendelse i de to cases om sanktioner. I casen om klippekortet kan det således bemærkes, at det viden-dokument fra Danmarks Transportforskning, som vi analyserer, ikke indeholder kvantitative opgørelser af lovens effekter for trafikikkerheden, men i stedet konkluderer, at effektens varighed og størrelse er vanskelig at fastslå og dermed hverken taler for eller imod en klippekortordning. Uanset graden af konsensus i et politisk felt vil et dokument af den karakter næppe resultere i stor politiske anvendelse og indflydelse. I lovforslaget om vanvidskørsel er et formål med lovforslaget at tilgodese befolkningens retsfølelse, hvortil en vurdering af effekterne på trafikikkerheden ikke er relevant.

Samlet set viser analysen, at grad og karakter af konsensus har betydning for de videnroller, som er i spil. Konsensus om værdier er formentlig forudsætningen for viden som argument og viden som rationaliserende i processerne om hastighedsgrænser og hastighedskontrol. Konsensus om både værdier og virkemidler bidrager til gengæld til at gøre formel viden mere eller mindre ligegyldig i de to processer om sikkerhedssanktioner.

8 Konklusioner

Notatet skal besvare to spørgsmål: I hvilket omfang, der hersker konsensus blandt de politiske partier om forskellige aspekter af dansk hastighedspolitik; og hvilken rolle viden spiller i nationale, politiske processer om hastighedspolitik. Både grad og karakter af konsensus og videnroller udgør vigtige rammer og vilkår for håndteringen og tilblivelsen af hastighedspolitikken.

Til besvarelse af de to spørgsmål har vi for det første præsenteret et begrebsapparat, som tilvejebringer redskaber til en analyse af konsensus og viden. Vi skelner således mellem konsensus om værdier og virkemidler og mellem ingen konsensus, begrænset konsensus og fuldkommen konsensus. Hvad angår videnroller skelner vi mellem viden som instrument, argument, rationaliserende og unødvendig. Med udgangspunkt i dette begrebsapparat har vi studeret fire cases fra de sidste 12 års dansk hastighedspolitik. Det drejer sig om hastighedsgrænsen på motorvejene, klippekortet, automatisk trafikkontrol og vanvidskørsel. Vi har herefter diskuteret observationer og analyser på tværs af de fire case-studier med henblik på at lokalisere forskelle og ligheder.

Hvad kan vi på den baggrund sige om konsensus eller mangel på samme i dansk politisk om vejtrafikkens hastighed? Der er betydelig konsensus om trafiksikkerhed som den centrale værdi og et centralt mål for hastighedspolitikken. Det er den mest gennemgående og fremtrædende værdi i hastighedspolitikken. I drøftelser og stillingtagen kan politikere ikke komme uden om at forholde sig hertil. Også hensynet til bilistens frihed er en central værdi, hvilket ofte udtrykkes underforstået som et spørgsmål om "rimelighed". En række andre værdier indgår i casene: spare på økonomiske ressourcer; miljøbeskyttelse; undgå overvågning; retssikkerhed; tilgodese befolkningens retsfølelse og hindre pengemaskiner. Disse fremstår imidlertid ikke som lige så centrale værdier, men har i nogen grad karakter af taktisk bestemte argumenter.

Dansk hastighedspolitik er præget af betydelig konsensus, hvilket fremgår af notatets figur 7, og konsensus i hastighedspolitikker er blevet stærkere over de sidste knap 10 år. Der er dog også uenigheder. Det er således kun venstresiden, som henviser til miljøhensynet i argumentation for hastighedspolitikken, og det er kun højresiden, som argumenterer med befolkningens retsfølelse og en værdi om at hindre overvågning og 'pengemaskiner'. Samtidig eksisterer forskellig grad og karakter af konsensus indenfor de virkemiddeltypen, vi har analyseret. Der er således betydelig konsensus hvad angår sanktioner – hvilket også er tilfældet historisk, hvorimod uenigheden er noget større hvad angår hastighedsgrænser, selvom de politiske partier også i det spørgsmål tilsyneladende har nærmet sig hinanden over de sidste 10 år. Case-studiet om automatisk trafikkontrol viser ligeledes en udvikling mod mere konsensus.

Hvad angår viden viser case-studierne, at viden anvendes. I de tre cases hvor vi har identificeret og udvalgt et viden-dokument til nærmere analyse, anvendes viden i den politiske proces. Der er imidlertid forskel på graden af anvendelse. Mens anvendelse i casene om hastighedsgrænser og kontrol er omfattende, er anvendelsen noget mindre i sanktions-casen med klippekortet, mens vi slet ikke finder et viden-dokument, som kvalificerer efter vores kriterier i den anden sanktions-case om vanvidskørsel.

Anvendelse er imidlertid ikke ensbetydende med indflydelse. Vejdirektoratets notater om færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af at øge hastigheden på motorvejene influerer tilsyneladende processen forud for lovudkastet, men derefter ændrer det notat fra Vejdirektoratet, som vi forfølger, næppe nogle holdninger hos de politikere, som deltager i processen. DTU-

rapporten om ATK er næppe det afgørende instrument for at vende den politiske stemning til fordel for ATK, omend den formentlig har bidraget. Endelig har notatet fra Danmarks Transportforskning om klippekortet begrænset indflydelse på den politiske stillingtagen.

Når det kommer til videnroller, illustrerer case-studierne, at der findes forskellige roller. Vi har således lokaliseret en sandsynlig instrumentel rolle og – mere tydeligt – viden som argument, som rationaliserende og som nødvendig. De roller, som analyserne peger på at viden om hastighed har spillet, illustrerer, at der på kort sigt skal ret meget til før viden flytter værdier. Men i et længere historisk perspektiv har viden om sammenhængen mellem hastighed og trafiksikkerhed sat et betydeligt præg på dansk hastighedspolitik og ændret værdier (Siren, Sørensen & Vinsteen, 2012a). Denne viden har haft det, som vi i afsnit 2.2. betegnede en konceptuel rolle.

Den udbredte konsensus om trafiksikkerhed som værdi, som karakteriserer de politiske beslutninger om hastighed, kan imidlertid bidrage til at understøtte anvendelser af viden om trafiksikkerhedsmæssige effekter som instrument, argument og som rationalisering af beslutninger, som allerede ligger i kortene. Den fælles tilslutning til trafiksikkerhed som værdi betyder således ikke, at viden herom nødvendigvis står uantastet. Som casen om hastighedsgrænsen på motorvejene viser, kan den type viden også drages i tvivl af politikerne. For netop hastighedssanktioner gælder tilsyneladende, at den stærke konsensus bidrager til, at viden kan blive helt eller næsten helt nødvendig.

Notatet peger således på nogle mønstre i dansk hastighedspolitik hvad angår konsensus og videnroller, og trods forandringer både i den periode, som casene dækker over og i et langt historisk perspektiv (Siren et al., 2012), ses også nogen grad af stabilitet. Notatet kan forhåbentlig bidrage til at skabe forståelse for vigtige, politiske rammer og vilkår for håndtering og tilblivelse af dansk politik om hastighed på vejnettet.

Tak

Dette notat er udarbejdet i regi af projektet "Trafiksikkerhedens politiske og institutionelle vilkår, som er finansieret af TrygFonden.

Projektet har haft en følgegruppe bestående af forskningschef Anders Hede, TrygFonden; professor Jørgen Goul Andersen, Aalborg Universitet; chefkonsulent Sven Krarup Nielsen, Vejdirektoratet; og dokumentationschef Jesper Sølund, Rådet for Sikker Trafik, som ivrigt har debatteret og kommenteret et udkast.

Notatet havde ikke været muligt uden interviewpersoner, som velvilligt har stillet deres viden og tid til rådighed.

Seniorforsker Henrik Gudmundsson, DTU Transport, har kvalitetssikret notatet.

Vi takker alle.

Kilder

Andersen, N.Å. (1995): Selskab forvaltning. Forvaltningspolitikken og centralforvaltningens udvikling i Danmark 1900-1994. København: Nyt Fra Samfundsvidenskaberne.

Andersson, M. & Vedung, E. (2007): Motkrafter i trafiksäkerhetspolitiken. Uppsala: Cajoma Consulting.

Andersson, M. & Vedung, E. (2010): Säkerhet och avvägningar i de fyra trafikslagen. Uppsala: Cajoma Consulting.

Arbejdsgruppen (1991): "Arbejdsgruppens udtalelse vedrørende pointsystem ved kørekort, skærpet bødeniveau, mv.", 17. maj 1991. (Der er tale om "Arbejdsgruppen vedrørende pointsystem ved kørekort, skærpet bødeniveau, mv., og den er nedsat under Færdselssikkerhedskommissionen)

Arbejdsgruppen (1995): "Beretning" (Der er tale om "Arbejdsgruppen vedrørende pointsystem mv.", og den er nedsat under Færdselssikkerhedskommissionen).

Arbejdsgruppen (2003). Rapport fra Arbejdsgruppen vedrørende indførelse af en klippekortordning i tilknytning til kørekortet. Bilag 2 i Justitsministeriet (2003).

Bax, C. (2011): Processes and patterns. The utilisation of knowledge in Dutch road safety policy. Leidschendam: SWOV. Kan downloades fra http://www.swov.nl/rapport/Proefschriften/Charlotte_Bax.pdf, 15.09.2011.

Bax, C.; Elvik, R. & Veisten, K. (2009): "Knowledge Utilisation in Road Safety Policy: Barriers to the Use of Knowledge from Economic Analysis", i Know Techn Pol, 22, s. 275-285.

Behnke, T. (2009a): Mail til justitsminister Brian Kristensen, 24. april 2009.

Behnke, T. (2009b): Mail til justitsminister Brian Kristensen, 14. juli 2009.

Berlingske Tidende (2002): "Lækage bremsere højere fart", 14. marts 2002.

Berlingske Tidende (2005): "Klippekort giver mønsterbilister", 5. november 2005.

Berlingske Tidende (2009a): "Hvor groft kan det blive" (ledende artikel), 13.07.2009.

Berlingske Tidende (2009b): "Råd ønsker mere intensiv fartkontrol", 5. oktober 2009.

Berlingske Tidende (2011): "V: Fartkontrollen skal være mobil", 9. februar 2011.

Boulanger, P.-M. (2007): "Political uses of social indicators: overview and applications to sustainable development indicators", i International Journal of Sustainable Development, 10 (1-2), ss. 10-32.

BT (2005): "Tre klip: Så er det tilbage til start", 14. maj 2005.

BT (2006): "Klippekort redder 41 liv", 10. april 2006.

Danmarks Transportforskning (2002): 130 km/t på motorveje. Konsekvenser af ændret hastighedsgrænse. Lyngby: Danmarks Transportforskning.

Danmarks Transportforskning (2003): "Klippekortets mulige effekt på færdselssikkerheden". Lyngby: Danmarks Transportforskning. Indgår bl.a. i Justitsministeriet, 2003c.

Dansk Folkeparti (2001): L146 Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje), samling 2000-2001. Kan downloades fra <http://webarkiv.ft.dk/doc.aspx?samling/arkiv.htm>, 30.05.2012.

Dansk Folkeparti (2002): L195 Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje og ændring af reglerne for frakendelse af førerretten). Kan downloades fra http://webarkiv.ft.dk/Samling/20012/lovforslag_oversigtsformat/L195.htm, 30.05.2012.

Danske Sælgere (2003): Høringssvar fra Danske Sælgere til Justitsministeriet, 4. november 2003.

Davies, H.T.O; Nutley, S.M. & Smith, P.C. (2004): "Learning from the Past, Prospects for the Future", in Davies, H.T.O; Nutley, S.M. & Smith, P.C.: What Works? Evidence-Based Policy and Practice in Public Services. Bristol: The Policy Press. Her fra Frey, K. (2010).

Ekstrabladet (2009): "'Vi har nok været for blødsødne': Nu vågner politikerne", 15. juli 2009.

Elvik, R. (2009): The Power Model of the relationship between speed and road safety. Update and new analyses. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Kan downloades fra <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1034-2009/1034-2009-nett.pdf>, 26.09.2012.

Elvik, R., Mysen, A.B, og Vaa, T. (1997): Trafiksikkerheshåndbok. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

EU Kommissionen (2003): Meddelelse fra Kommissionen. Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden. Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave. KOM(2003)311. Kan downloades fra <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0311:FIN:DA:PDF>, 25.09.2012.

Finansministeriet (2012a): På vej mod et stærkere Danmark. Finanslovsforslaget 2013. København: Finansministeriet. Kan downloades fra <http://www.fm.dk/publikationer/2012/paa-vej-mod-et-staerkere-danmark/>, 01.11.2012.

Finansministeriet (2012b): FINANSLOV for finansåret 2013 – anmærkninger. 11.23.01 Politiet og den lokale anklagemyndighed. Kan downloades fra <http://www.oes-cs.dk/bevillingslove/doctopic?book=BEVPUBL.FL13A&topic=11.23.01&searchtype=3&line=0#firsthit>, 6. februar 2013.

Flyvbjerg, B. (1991a): Rationalitet og magt. Bind I. Det konkrete videnskab. København: Akademisk Forlag.

Flyvbjerg, B. (1991b): Rationalitet og magt. Bind II. Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet. København: Akademisk Forlag.

Folketinget (1988): 1. behandling af beslutningsforslag B 129: Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af pointsystem ved kørekort. Folketingets Forhandlinger 1987/88, 1. samling, sp. 9683-9697.

Folketinget (2000): 1. behandling 16. maj 2000 af beslutningsforslag nr. B 155: Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af klippekortsystem til kørekort. Kan downloades fra www.ft.dk, 22.08.2012.

Folketinget (2002a): 1. behandling 30. april 2002 af lovforslag nr. L 195: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje og ændring af reglerne for frakendelse af førerretten). Kan downloades fra www.ft.dk, 12.06.2002.

Folketinget (2002b): 3. behandling 31. maj 2002 af lovforslag nr. 195: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje og ændring af reglerne for frakendelse af førerretten). Kan downloades fra www.ft.dk, 12.06.2002.

Folketinget (2002c): 1. behandling 8. oktober 2002 af lovforslag nr. L 2: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed samt skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden). Kan downloades fra www.ft.dk, 13.04.2002.

Folketinget (2003a): 2. behandling 27. maj 2003 af lovforslag nr. L 2: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden). Kan downloades fra www.ft.dk, 25.06.2012.

Folketinget (2003b): 3. behandling 4. juni 2003 af lovforslag nr. L 2: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden). Kan downloades fra www.ft.dk, 25.06.2012.

Folketinget (2003c): 1. behandling 10. december 2003 af lovforslag nr. L 98: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.). Kan downloades fra www.ft.dk, 23.08.2012.

Folketinget (2004a): 2. behandling 13. april 2004 af lovforslag nr. L 98: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.). Kan downloades fra www.ft.dk, 23.08.2012.

Folketinget (2004b): 3. behandling 15. april 2004 af lovforslag nr. L 98: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.). Kan downloades fra www.ft.dk, 23.08.2012.

Folketinget (2004c): 1. behandling 10. maj 2004 af beslutningsforslag nr. B 177: Forslag til folketingsbeslutning om Automatisk Trafikkontrol på motorvejene.

Folketinget (2010a): 1. behandling 12. april 2010 af lovforslag L 179: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholåbning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.). Kan downloades fra www.ft.dk, 26.06.2012.

Folketinget (2010b): 2. behandling 1. juni 2010 af lovforslag L 179: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholåbning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.). Kan downloades fra www.ft.dk, 26.06.2012.

og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.). Kan downloades fra www.ft.dk, 26.06.2012.

Folketinget (2010c): 3. behandling 3. juni 2010 af lovforslag L 179: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkolåsordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.). Kan downloades fra www.ft.dk, 26.06.2012.

Folketinget (2010d): Åbent samråd med justitsministeren om brugen af stærekasser i fartkontrollen i Folketingets Trafikudvalg, alm. del - samrådsspm. AF. Lydfil kan downloades fra <http://download.ft.dk/MeetingsAudioHTMLRenderer/?committee=TRU>, 25.09.2012.

Folketinget (2011): 1. behandling 3. februar 2011 af B 38: Forslag til folketingsbeslutning om afstandsbaseret hastighedskontrol på særligt udsatte landevejsstrækninger. Kan downloades fra www.ft.dk, 30.04.2012.

Folketingets Retsudvalg (2003): "Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven. Betænkning afgivet af Retsudvalget den 22. maj 2003". Kan downloades fra www.ft.dk, 14.06.2012.

Folketingets Retsudvalg (2004): "Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven. Betænkning afgivet af Retsudvalget den 25. marts 2004". Kan downloades fra www.dt.dk, 23.08.2012.

Folketingets Retsudvalg (2010): "Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven. Betænkning afgivet af Retsudvalget den 27. maj 2010". Kan downloades fra www.ft.dk, 27.06.2012.

Forward, S.; Antonsen, H.; Forsberg, I.; Thoresson, K. & Nyberg, J. (2008): Tjänstemännen och trafiksäkerheten i kommunerna. Föreställningar, roller och beslut. VTIP rapport 608. Linköping: VTI.

Frey, K. (2010): "Revising Road Safety Policy: The Role of Systematic Evidence in Switzerland", i *Governance*, 23(4), s. 667-690.

Færdsselssikkerhedskommissionen (2000): Hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerhed starter med dig. Mod nye mål 2001-2012. København: Trafikministeriet. Kan downloades fra http://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/fileadmin/filer/faerdsel/Faerdelssikkerhedskommission/ulykke_01.pdf, 22.08.2012.

Færdsselssikkerhedskommissionen (2007): Hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerhed begynder med dig. København: Justitsministeriet. Kan downloades fra <http://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/fileadmin/filer/faerdsel/Faerdelssikkerhedskommission/handlingsplan.pdf>, 21.08.2012.

Gudmundsson, H. & Sørensen, C.H. (2011): The role of indicators in European Sustainable Transport policy. OPTIC. Kan downloades fra <http://www.point-eufp7.info/storage/POINT%20D12%20WP3%20TRANSPORT%20FINAL.pdf>, 15.05.2012.

Gudmundsson, H. & Sørensen, C.H. (2012): "Some use – little influence? On the roles of indicators in European sustainable transport policy", i *Ecological Indicators*, DOI: 10.1016/j.ecolind.2012.08.015.

- Halkier, B. (1993): *Miljø til daglig brug?* Frederiksberg: Forlaget Sociologi.
- Hels, T. (2008): "Nationale tendenser i ulykkesudviklingen", i *Nyhedsbrevet Trafiksikkerhedsforskning*, nr. 6. Kan downloades fra <http://www.trafiksikkerhedsforskning.dk/Default.aspx?id=322>, 10. 01.2013.
- Hels, T.; Kristensen, N.B.; Carstensen, G.; Bernhoft, I.M. & Hakamies-Blomqvist, L. (2010): *Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi*. Lyngby: DTU Transport.
- Hels, T.; Kristensen, N.B.; Reiff, L.K.; Foldager, I.; Hemdorff, S.; Lund, H.V. & Abele, L. (under forberedelse): "Consequences of raising the speed limit on motorways in Denmark: Speed and accidents". Artikel påtænkt til *Safety Science*.
- Hisschemöller, M. & Hoppe, R. (2001): "Coping with Intractable Controversies: The Case for Problem Structuring in Policy Design and Analysis", i Hisschemöller, M.; Hoppe, R.; Dunn, W.N.; Ravetz, J.R. (red.): *Knowledge, Power, and Participation in Environmental Policy Analysis. Policy Studies Review Annual Volume 12*. New Brunswick, London: Transaction Publishers.
- Hisschemöller, M.; Hoppe, R.; Groenewegen, P. & Midden, C.J.H (2001): "Knowledge Use and Political Choice in Dutch Environmental Policy: A Problem-Structuring Perspective on Real Life Experiments in Extended Peer Review", i Hisschemöller, M.; Hoppe, R.; Dunn, W.N.; Ravetz, J.R. (red.): *Knowledge, Power, and Participation in Environmental Policy Analysis. Policy Studies Review Annual Volume 12*. New Brunswick, London: Transaction Publishers.
- Hogwood, B.W. & Gunn, L.A. (1990): *Policy Analysis for the Real World*. New York: Oxford University Press.
- Hood, C. (2007): "What happens when transparency meets blame-avoidance?", i *Public Management Review*, 9(2), s. 191-210.
- Hoppe, R. (2002): "Cultures of Public Policy Problems", i *Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice*, 4, s. 305-326.
- Innes, J.E. "Information in Communicative Planning", i *Journal of the American Planning Association*, 64(1), s. 52-63.
- Irwin, A. (1985): *Risk and the control of technology. Public policies for road traffic safety in Britain and the United States*. Manchester, Dover: Manchester University Press.
- Justitsministeriet (2002): "L2. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden)", fremsat 2. oktober 2002.
- Justitsministeriet (2003a): "L2 (efter 2.behandling): Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden)", 27. maj 2003.
- Justitsministeriet (2003b): "Notits til ministeren om forslag til lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem mv.)", 12. november 2003.
- Justitsministeriet (2003c): "Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.)", fremsat 26. november 2003.

Justitsministeriet (2007a): "Referat af møde den 10. maj 2007 i Justitsministeriet om evaluering af klippekortordningen", 15. maj 2007.

Justitsministeriet (2007b): "Notits til ministeren om evaluering af klippekortordningen", 15. maj 2007.

Justitsministeriet (2008a): "Justitsministeren klar med ny færdselssikkerhedspakke" (pressemeddelelse), 7. februar 2008.

Justitsministeriet (2008b): "Oversigt over status på gennemførelse af de 100 anbefalinger i Færdselssikkerhedskommissionen handlingsplan (revideret version)", 4. juli 2008.

Justitsministeriet (2009a): "Notits vedrørende status for gennemførelsen af Færdselssikkerhedskommissionens 100 anbefalinger", 4. maj 2009.

Justitsministeriet (2009b): "Midlertidig rådighedsfratagelse af køretøjer" (intern notits), 15. juli 2009.

Justitsministeriet (2009c): "Intern notits om eventuelle tiltag mod vanvids-/spirituskørsel", 21. juli 2009.

Justitsministeriet (2009d): "Pressemeddelelse. Tryk Trafik-Pakke fra Justitsministeriet", 29. september 2009.

Justitsministeriet (2009e): Bevarelse af spørgsmål nr. 10 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 7. oktober 2009. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Peter Skaarup (DF). Besvaret 23. oktober 2009.

Justitsministeriet (2010a): "Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholåsordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.), 23. marts 2010.

Justitsministeriet (2010b): "Fremstillingen. L 179 Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholåsordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.)", 26. marts 2010. Kan downloades fra www.ft.dk, 26.06.2012.

Justitsministeriet (2010c): "L 179 Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholåsordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.)", fremsat 26. marts 2010. Kan downloades fra www.ft.dk, 30.03.2012.

Justitsministeriet (2010d): "UDKAST TIL TALE til brug for samråd AF (alm. del) i Folketingets Trafikudvalg mandag den 30. august 2010 kl. 13.30". Kan downloades fra <http://www.ft.dk/samling/20091/almindel/tru/spm/1631/svar/738692/889586/index.htm>, 24.09.2012.

Justitsministeriet (2010e): Besvarelse af spørgsmål nr. 1418 (Alm. del) som Folketingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 12. juli 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL). Besvaret 26. juli 2010.

Justitsministeriet (2010f): Besvarelse af spørgsmål nr. 1419 (Alm. del) som Folketingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 12. juli 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL). Besvaret 26. juli 2010.

Justitsministeriet (2010g): Besvarelse af spørgsmål nr. 1635 (Alm. del) som Folketingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 2. september 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL). Besvaret 5. oktober 2010.

Justitsministeriet (2011): Besvarelse af spørgsmål nr. 891 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 10. maj 2011. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Nonbo (V). Besvaret 6. juli 2011.

Justitsministeriet (2012a): Besvarelse af spørgsmål nr. 403 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 20. januar 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Nonbo (V). Besvaret 31. januar 2012.

Justitsministeriet (2012b): "Udkast til tale til brug for ministerens besvarelse af samrådsspørgsmål W-Y fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del) den 19. januar 2012 kl. 14.00". Kan downloades fra www.ft.dk, 26.06.2012.

Justitsministeriet (2012c): "Pressemeddelelse. Regeringen styrker indsatsen mod fartsyndere", 23. august 2012.

Jyllands-Posten (2002a): "Motorveje: Splid om fartgrænser", 14. marts 2002.

Jyllands-Posten (2002b): "Ledende artikel: Chok og vantro", 15. marts 2002.

Jyllands-Posten (2002c): "Regeringen vil opfylde sine løfter", 16. marts 2002.

Jyllands-Posten (2004): "Oppositionen er uenig om fartgrænser", 29. april 2004.

Jyllands-Posten (2005): "Trafik: Klippekort sparer liv", 17. oktober 2005.

Jyllands-Posten (2006a): "Klip for at køre 20 pct. For stærkt?", 13. november 2006.

Jyllands-Posten (2006b): "Nonbos nonsens", 14. november 2006.

Jyllands-Posten (2010): "Nu kommer stærekasserne", 2. september 2010.

Jyllands-Posten (2012): "Politi: Fartbøder til ejer frem for fører", 17.02.2012.

Kolbenstvedt, M.; Elvik, R.; Elvebakk, B.; Hervik, A.; Braein, L. (2007): Effekter av den svenska trafiksäkerhetsforskningen 1971-2004. Kan downloades fra <http://www.vinnova.se/upload/EPIStorePDF/va-07-07.pdf>, 14.12.2011.

Lahrman, H. (2010): "Kvalitetssikring af rapporten: Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi" (notat til DTU Transport). Notatet kan fås ved henvendelse til DTU Transport.

Lijphart, A. (1968): The Politics of Accommodation. Pluralism and Democracy in the Netherlands. Bekeley, Los Angeles: University of California Press.

Lynggaard, K. (2007): "The institutional construction of a policy field: a discursive institutional perspective on change within the common agricultural policy", i Journal of European Public Policy, 14(2), s. 293-312.

Lov nr. 267 af 21. april 2004 om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.). Kan downloades fra <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=1805>, 21.08.2012.

March, J.G. (1994): A Primer on Decision Making. How Decisions Happen. New York, Don Mills: The Free Press.

Maaløe, E. (1996): Case-studier af og om mennesker i organisationer. København: Akademisk Forlag.

Njå, O. & Solberg, Ø. (2010): "Safety Considerations in Political Decisions: A Case Study of Changes to the Norwegian Aviation System", i Review of Policy Research, 27(5), s. 595-619.

Nonbo, K. (2007): Brev fra Venstres trafikikkerhedspolitiske ordfører, Karsten Nonbo, til daværende justitsminister, Lene Espersen, 10.10.2007.

Olsen, S.J.; Ravlum, I.A. (2006a): Organiseringen af trafikikkerhedsarbeidet i Statens vegvesens fem regioner – Sammendragsrapport. TØI-rapport 832. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Kan downloades fra <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2006/832-2006/832-rapport.pdf>, 23.09.2011.

Olsen, S.J. ; Ravlum, I.A.(2006b): Organiseringen af trafikikkerhedsarbeidet i Statens vegvesens fem regioner. TØI-rapport 831. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Kan downloades fra <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2006/831-2006/T%D8I-rapport-831-Internett.pdf>, 23.09.2011

OPTIC (2010): Deliberable 1. Inventory of measures, typology of non-intentional effects and a framework for policy packaging. Kan downloades fra <http://optic.toi.no>, 12.06.2012.

Politiken (2002a): "Trafikkaos i regeringen", 14. marts 2002.

Politiken (2002b): "K beder V sætte farten op", 15. marts 2002.

Politiken (2002c): "Ny vurdering af fart", 16. marts 2002.

Politiken (2002d): "Analyse: Pas på Lene – hun er ny i trafikken", 16. marts 2002.

Politiken (2005): "Døden på vejene: Bilister har fået bedre trafikvaner", 5. januar 2006.

Politiken (2006): "Døden på vejene: Bilister har fået bedre trafikvaner", 5. januar 2006.

Politiken (2009a): "Ekspertter strides om stærkekasser", 20. juni 2009.

Politiken (2009b): "Hårdere straf venter de vilde bilister", 14. juli 2009.

Politiken (2009c): "Vejvanvid skal undersøges", 14. juli 2009.

Politiken (2009d): "Politi: Biler er svære at konfiskere", 15. juli 2009.

Politiken (2011): "Langt tilløb til fælder for fartgale vækker harme", 26. december 2011.

Politiet (2012a): "Så mange klip har danskerne". Kan downloades fra http://www.politi.dk/cgi-bin/MsmGo.exe?grab_id=0&page_id=162&query=klippehort&hiword=KLIPPEKORT%20KLIPPEKORTE-

[NE%20KLIPPEKORTET%20klippehort%20http://www.politi.dk/da/aktuelt/nyheder/saa_mange_klip_har_danskerne_190712.htm](http://www.politi.dk/da/aktuelt/nyheder/saa_mange_klip_har_danskerne_190712.htm), 21.08.2012.

Politiet (2012b): "Ofte stillede spørgsmål om ATK". Kan downloades fra http://www.politi.dk/da/servicemenu/baggrund/faq_atk.htm, 21.09.2012.

Politiet (2012c): "Hvilke overtrædelser giver klip i kørekortet?". Kan downloades fra https://www.politi.dk/da/borgerservice/korekort/klip_korekortet/, 30.12.2012.

Ravlum, I.-A. & Sørensen, C.H. (2005): Styring, delegering og innflytelse? Om Stortingets behandling af Nasjonal transportplan 2006-2015. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Kan downloades fra <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2005/783-2005/Hel%20rapport-ny.pdf>, 28.09.2012.

Regeringen (2001): Vækst, velfærd – fornyelse. Regeringsgrundlag. København: Statsministeriet. Kan downloades fra <http://www.stm.dk/publikationer/regeringsgrundlag/reggrund01.htm>, 30.05.2012.

Regeringen (2007): Mulighedernes samfund. Regeringsgrundlag. København: Statsministeriet. Kan downloades fra http://www.stm.dk/publikationer/Regeringsgrundlag2007/index.htm#19._Bedre_infrastruktur_og_mere_sikker_trafik, 21.09.2012.

Regeringen (2011): Et Danmark, der står sammen. Regeringsgrundlag. København: Statsministeriet. Kan downloades fra http://www.stm.dk/Index/mainstart.asp/publikationer/Et_Danmark_der_staar_sammen_11/index.htm, 25.09.2012.

Reilly, B. (2006): "Political Engineering and Party Politics in Conflict-Prone Societies", *Democratization*, 13(5), s. 811-827.

Retsudvalget (2003): Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejs-hastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden), 22. maj 2003.

Rich, R.F. (1997) "Measuring knowledge utilization: Process and outcomes". *Knowledge and Policy: The International Journal of Knowledge Transfer and Utilization*, 10, s. 11-25.

Rigsadvokaten (2009): "Notat om førerretsfrakendelse ved meget høje hastigheder", september 2009. Findes som bilag 2 til Justitsministeriet 2010c.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet (2007): "Foreløbig evaluering af klippekortordningen", marts 2007.

Rigspolitiet (2007a): Automatisk rødkørsels- og hastighedskontrol i Århus 2001-2002. København: Rigspolitiet.

Rigspolitiet (2007b): "Forslag til eventuelt forsøg med stationær automatisk trafikkontrol" (notat), 24. maj 2007.

Rigspolitiet (2011): Brev fra Rigspolitiet til Justitsministeriet med oplæg til et kommissorium for en foranalyse om indførelse af landdækkende ATK samt referencedokumenter, 18. oktober 2011.

Ritzaus Burea (2001a): "Højere hastighed vil koste menneskeliv", 24. november 2001.

Ritzaus Bureau (2001b): "Ministerbil afløst af nye sko", 27. november 2001.

Ritzaus Bureau (2002a): "VK dropper 130 km/t på motorveje", 13. marts 2002.

Ritzaus Bureau (2002b): "Citathistorie fra Politiken: Farlig tidsgevinst på farthop", 14. oktober 2002.

Ritzaus Bureau (2003a): "Citathistorie fra Berlingske Tidende: Ny rapport afslører dræbende hastighed", 8. marts 2003.

Ritzaus Bureau (2003b): "Citathistorie fra Berlingske Tidende: Flere muligheder for fartglade motorvejsbilister", 13. marts 2003

Ritzaus Bureau (2003c): "130 km/t på halvdelen af motorvejene", 28. marts 2003.

Ritzaus Bureau (2003d): "Skarp protest over øget hastighed", 28. marts 2003.

Ritzaus Bureau (2003e): "Motorveje spækket med problemer", 28. marts 2003.

Ritzaus Bureau (2008): "Fartsyndere i stærekassen", 3. september 2008.

Ritzaus Bureau (2009a): "Landsbyer vil også have stærekasser", 2. februar2009.

Ritzaus Bureau (2009b): "Fotofælder er en succes", 27. april 2009.

Ritzaus Bureau (2009c): "Stærekasser kan redde 200 liv", 29. maj2009.

Ritzaus Bureau (2009d): "Elektronisk fartkontrol bliver permanent", 29. december 2009.

Ritzaus Bureau (2010): "Fartbøller skal overvåges af stærekasser", 1. september 2010.

Ritzaus Bureau (2012a): "Citathistorie fra Dagbladet Roskilde: Danmark har brug for 500 stærekasser", 01.02.2012.

Ritzaus Bureau (2012b): "V: Stærekasser skal være mobile", 16.02.2012.

Rådet for større Færdselssikkerhed (2003): Høringsbrev til Justitsministeriet, 6. november 2003.

Rådet for større Færdselssikkerhed (2007): "Evalueringsrapport af klippekortordningen" (brev til Justitsministeriet), 12. marts 2007.

Rådet for større Færdselssikkerhed (2009): "Idékatalog indsats imod vanvidsbilisme" (notits til Justitsministeriet), 9. juni 2009.

Sell, R.L.C. (2003): "Ni liv om ugen". Debatindlæg i Berlingske Tidende, 24. august 2003.

SF (2010): "B 38 Forslag til folketingsbeslutning om afstandsbaseret hastighedskontrol på særligt udsatte landevejsstrækninger". Kan downloades fra http://www.ft.dk/samling/20101/beslutningsforslag/B38/som_fremsat.htm?p=1, 24.09.2012.

Shulha, L.M. & Cousins, J.B. (1997): "Evaluation Use: Theory, Research and Practice Since 1986", *Evaluation Practice*, 18(3), s. 195-208.

Siren, A., Sørensen, C.H. & Vinsteen, I. (2012a): *Vejhastighedens politiske historie*. Lyngby: DTU Transport. Kan downloades fra http://www.transport.dtu.dk/upload/institutter/dtu%20transport/nyheder/notat_4-2012_vejhastighedens%20politiske%20historie.pdf, 26.09.2012.

Siren, A., Sørensen, C.H. & Vinsteen, I. (2012b): *Vejhastighedens politiske historie*. Paper præsenteret ved 'Trafikdage på Aalborg Universitet'. Kan downloades fra http://www.trafikdage.dk/papers_2012/48_AnuSiren.pdf, 26.09.2012.

Socialdemokraterne (2004): B177 Forslag til folketingsbeslutning om Automatisk Trafikkontrol på motorvejene, fremsat 14. april 2004. Kan downloades fra http://webarkiv.ft.dk/Samling/20031/beslutningsforslag_som_fremsat/B177.htm, 21.09.2012.

Svensson, T., Hrelja, R. & Summerton, J. (2010): *Beslut om hastighetsgrænser. Prioriteringar, avvägningar och aktörer i regionala beslutsprocesser*. VTI rapport 667: Linköping: VTI.

SVOW (2009): SWOV Fact Sheet. Use of road safety knowledge by policy makers. Kan downloades fra http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_use_of_knowledge.pdf, 09. 09.2011.

Sørensen C.H. (2001): *Kan Trafikministeriet klare miljøet?* København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag.

Sørensen, C.H. & Assum, T. (2005): *Muligheder og barrierer for trafiksikkerhedsarbejdet i Sverige – en analyse af Vägverket og andre aktører*. TØI rapport 759. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sørensen, C.H. & Siren, A.K. (2012): *Hersker konsensus i dansk hastighedspolitik? En interviewanalyse*. Paper præsenteret ved 'Trafikdage på Aalborg Universitet'. Kan downloades fra http://www.trafikdage.dk/papers_2012/49_ClausHedegaardSoerensen.pdf, 31.08.2012.

Trafikministeriet (2002a): Mail til Vejdirektoratet om spørgsmål stillet af Justitsministeriet, 21. januar 2002.

Trafikministeriet (2002b): "Inventering af motorvejsnettet" (brev fra Trafikministeriet til Vejdirektoratet), 6. juni 2002.

Trafikministeriet (2003a): "Vedrørende forhøjelse af hastigheden på motorvejene" (brev til Vejdirektoratet), 25. marts 2003.

Trafikministeriet (2003b): "Bidrag vedrørende ændringsforslag til L2 (ændring af færdselsloven bl.a. motorvejshastighed)" (brev til Vejdirektoratet), 2. april 2003.

Trafikministeriet (2003c): Brev til , (01.05.2003)

Transportnyhederne (2012a): "Dokumentation: Justitsministeriet oplyser om politiets færdselsindsats og brug af automatisk fartkontrol (ATK)", 23. august 2012.

Transportnyhederne (2012b): "Venstre siger nej til statslige pengemaskiner", 23. august 2012.

Turnhout, E.; Hisschemöller, M.; Eijssackers, H. (2007): "Ecological indicators: Between the two fires of science and policy", i *Ecological Indicators*, 7, s. 215-228.

Weiss, C.H. (1998): "Have We Learned Anything New About the Use of Evaluation?", i *American Journal of Evaluation*, 19(1), s. 21-33.

Vejdirektoratet (2000): Automatisk hastighedskontrol. Evaluering. København: Vejdirektoratet. Kan downloades fra http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/393/rap210.pdf, 25.09.2012.

Vejdirektoratet (2001a): "Forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 110 km/t til 130 km/t for køretøjer under 3.500 kg på motorveje" (notat), 8. februar 2001.

Vejdirektoratet (2001b): "Hastighedsbegrænsning på 130 km/t på motorveje" (brev fra Vejdirektoratet til Trafikministeriet), 28. november 2001.

Vejdirektoratet (2001c): "Indsatser og konsekvenser ved indførelse af en generel hastighedsbegrænsning på 130 km/t på motorveje" (notat), 11. december 2001.

Vejdirektoratet (2002a): "Ulykkesudviklingen 1992-2000" (brev til Trafikministeriet), 29. januar 2002.

Vejdirektoratet (2002b): "Forhøjelse af hastighedsgrænser på motorveje" (notat), 11. marts 2002.

Vejdirektoratet (2002c): "Notat vedrørende forhøjelse af hastighedsgrænserne på motorveje" (brev fra Vejdirektoratet til Trafikministeriet), 13. marts 2002.

Vejdirektoratet (2002d): "Ressourcer til inventering af motorvejsnettet" (brev fra Vejdirektoratet til Trafikministeriet), 25. april 2002.

Vejdirektoratet (2002e): "Tilsagn om ressourcer til inventering af motorvejsnettet", 23. maj 2002.

Vejdirektoratet (2002f): "Færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af en generel hastighedsgrænse på 120 km/t på motorveje". Her bilag 2 til Justitsministeriet, 2002.

Vejdirektoratet (2003a): Gennemgang af motorvejsnettet – Inventering. Rapport 273. København: Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet (2003b): "Scenarier for hastighedsgrænser og indsatser på motorvejsnettet" (notat), 7. februar 2003.

Vejdirektoratet (2003c): Automatisk Trafikkontrol. Forsøg i Storkøbenhavn og på Fyn. Uhelds-evaluering. Rapport nr. 270. København: Vejdirektoratet. Kan downloades fra...

Vejdirektoratet (2007): "Automatisk Trafikkontrol. Faste bokse på ulykkesbelastede strækninger/kryds og ved skoler" (notat), maj 2007.

Vejdirektoratet (i samarbejde med DTU Transport) (2008): 130 km/t på motorveje. Virkning på faktisk hastighed, uheld og miljøbelastning. Rapport 337. København: Vejdirektoratet. Kan downloades fra

http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/93/130km_paa_motorveje_rap337.pdf, 22.03.2013.

Vejdirektoratet (2011a): "Det nye hastighedsbegreb". Kan downloades fra <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?docId=vd-anlaeg-hastighed-full>, 25.04.2012.

VK-regeringen (2003): Vækst, Velfærd, Fornyelse II. Supplerende regeringsgrundlag. København: Statsministeriet. Kan downloades fra http://www.stm.dk/publikationer/Regeringsgrundlag%20II/index.htm#_Toc49741385, 23.08.2012.

Wittrup, J. (1994): "Konflikt og konsensus i det danske Folketing 1982-92", i *Politica* 26(1), s. 46-56.

DTU Transport forsker og underviser i trafik og transportplanlægning. Institutet rådgiver myndighederne inden for infrastruktur, samfundsøkonomi, transportpolitik og trafiksikkerhed. DTU Transport samarbejder tillige med erhvervslivet om grøn logistik, behovsstyret kollektiv trafik, brugerbetaling og design af bæredygtige transportnetværk.

DTU Transport
Institut for Transport
Danmarks Tekniske Universitet

Bygningstorvet 116B
DK-2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 45 25 65 00
Fax 45 93 65 33

www.transport.dtu.dk